



This is a digital copy of a book that was preserved for generations on library shelves before it was carefully scanned by Google as part of a project to make the world's books discoverable online.

It has survived long enough for the copyright to expire and the book to enter the public domain. A public domain book is one that was never subject to copyright or whose legal copyright term has expired. Whether a book is in the public domain may vary country to country. Public domain books are our gateways to the past, representing a wealth of history, culture and knowledge that's often difficult to discover.

Marks, notations and other marginalia present in the original volume will appear in this file - a reminder of this book's long journey from the publisher to a library and finally to you.

### Usage guidelines

Google is proud to partner with libraries to digitize public domain materials and make them widely accessible. Public domain books belong to the public and we are merely their custodians. Nevertheless, this work is expensive, so in order to keep providing this resource, we have taken steps to prevent abuse by commercial parties, including placing technical restrictions on automated querying.

We also ask that you:

- + *Make non-commercial use of the files* We designed Google Book Search for use by individuals, and we request that you use these files for personal, non-commercial purposes.
- + *Refrain from automated querying* Do not send automated queries of any sort to Google's system: If you are conducting research on machine translation, optical character recognition or other areas where access to a large amount of text is helpful, please contact us. We encourage the use of public domain materials for these purposes and may be able to help.
- + *Maintain attribution* The Google "watermark" you see on each file is essential for informing people about this project and helping them find additional materials through Google Book Search. Please do not remove it.
- + *Keep it legal* Whatever your use, remember that you are responsible for ensuring that what you are doing is legal. Do not assume that just because we believe a book is in the public domain for users in the United States, that the work is also in the public domain for users in other countries. Whether a book is still in copyright varies from country to country, and we can't offer guidance on whether any specific use of any specific book is allowed. Please do not assume that a book's appearance in Google Book Search means it can be used in any manner anywhere in the world. Copyright infringement liability can be quite severe.

### About Google Book Search

Google's mission is to organize the world's information and to make it universally accessible and useful. Google Book Search helps readers discover the world's books while helping authors and publishers reach new audiences. You can search through the full text of this book on the web at <http://books.google.com/>



## Über dieses Buch

Dies ist ein digitales Exemplar eines Buches, das seit Generationen in den Regalen der Bibliotheken aufbewahrt wurde, bevor es von Google im Rahmen eines Projekts, mit dem die Bücher dieser Welt online verfügbar gemacht werden sollen, sorgfältig gescannt wurde.

Das Buch hat das Urheberrecht überdauert und kann nun öffentlich zugänglich gemacht werden. Ein öffentlich zugängliches Buch ist ein Buch, das niemals Urheberrechten unterlag oder bei dem die Schutzfrist des Urheberrechts abgelaufen ist. Ob ein Buch öffentlich zugänglich ist, kann von Land zu Land unterschiedlich sein. Öffentlich zugängliche Bücher sind unser Tor zur Vergangenheit und stellen ein geschichtliches, kulturelles und wissenschaftliches Vermögen dar, das häufig nur schwierig zu entdecken ist.

Gebrauchsspuren, Anmerkungen und andere Randbemerkungen, die im Originalband enthalten sind, finden sich auch in dieser Datei – eine Erinnerung an die lange Reise, die das Buch vom Verleger zu einer Bibliothek und weiter zu Ihnen hinter sich gebracht hat.

## Nutzungsrichtlinien

Google ist stolz, mit Bibliotheken in partnerschaftlicher Zusammenarbeit öffentlich zugängliches Material zu digitalisieren und einer breiten Masse zugänglich zu machen. Öffentlich zugängliche Bücher gehören der Öffentlichkeit, und wir sind nur ihre Hüter. Nichtsdestotrotz ist diese Arbeit kostspielig. Um diese Ressource weiterhin zur Verfügung stellen zu können, haben wir Schritte unternommen, um den Missbrauch durch kommerzielle Parteien zu verhindern. Dazu gehören technische Einschränkungen für automatisierte Abfragen.

Wir bitten Sie um Einhaltung folgender Richtlinien:

- + *Nutzung der Dateien zu nichtkommerziellen Zwecken* Wir haben Google Buchsuche für Endanwender konzipiert und möchten, dass Sie diese Dateien nur für persönliche, nichtkommerzielle Zwecke verwenden.
- + *Keine automatisierten Abfragen* Senden Sie keine automatisierten Abfragen irgendwelcher Art an das Google-System. Wenn Sie Recherchen über maschinelle Übersetzung, optische Zeichenerkennung oder andere Bereiche durchführen, in denen der Zugang zu Text in großen Mengen nützlich ist, wenden Sie sich bitte an uns. Wir fördern die Nutzung des öffentlich zugänglichen Materials für diese Zwecke und können Ihnen unter Umständen helfen.
- + *Beibehaltung von Google-Markenelementen* Das "Wasserzeichen" von Google, das Sie in jeder Datei finden, ist wichtig zur Information über dieses Projekt und hilft den Anwendern weiteres Material über Google Buchsuche zu finden. Bitte entfernen Sie das Wasserzeichen nicht.
- + *Bewegen Sie sich innerhalb der Legalität* Unabhängig von Ihrem Verwendungszweck müssen Sie sich Ihrer Verantwortung bewusst sein, sicherzustellen, dass Ihre Nutzung legal ist. Gehen Sie nicht davon aus, dass ein Buch, das nach unserem Dafürhalten für Nutzer in den USA öffentlich zugänglich ist, auch für Nutzer in anderen Ländern öffentlich zugänglich ist. Ob ein Buch noch dem Urheberrecht unterliegt, ist von Land zu Land verschieden. Wir können keine Beratung leisten, ob eine bestimmte Nutzung eines bestimmten Buches gesetzlich zulässig ist. Gehen Sie nicht davon aus, dass das Erscheinen eines Buchs in Google Buchsuche bedeutet, dass es in jeder Form und überall auf der Welt verwendet werden kann. Eine Urheberrechtsverletzung kann schwerwiegende Folgen haben.

## Über Google Buchsuche

Das Ziel von Google besteht darin, die weltweiten Informationen zu organisieren und allgemein nutzbar und zugänglich zu machen. Google Buchsuche hilft Lesern dabei, die Bücher dieser Welt zu entdecken, und unterstützt Autoren und Verleger dabei, neue Zielgruppen zu erreichen. Den gesamten Buchtext können Sie im Internet unter <http://books.google.com> durchsuchen.













# Taschenausgabe der österreichischen Gesetze.

---

Siebenzehnter Band.

Die  
Österreichischen Eisenbahngesetze.

---

(Mit gesetzlichem Schutz gegen Nachdruck.)



Wien 1888.

*Manz'sche k. k. Hof-Verlags- u. Universitäts-Buchhandlung.*  
I. Rohlsmarkt 7.

Gustav . Kaufmann

Die österreichischen  
**Eisenbahngesetze**  
und die sonstigen  
auf das Eisenbahnwesen Bezug habenden  
**Vorschriften.**

---

Mit Berücksichtigung der Spruchpraxis  
des k. k. obersten Gerichtshofes und des Verwaltungs-  
gerichtshofes.

---

Dritte, vollständig umgearbeitete und ergänzte Auflage.



**Wien 1888.**

**Manz'sche k. k. Hof-Verlags- u. Universitäts-Buchhandlung.**  
I. Kohlmarkt 7.





H.3287.

# Vorwort.

---

Die vorliegende neue Ausgabe der österreichischen Eisenbahngesetze, welche Herr Ober-Inspector Dr. Victor Röll zu besorgen die Güte hatte, ist gegenüber den früheren Auflagen vollständig neu bearbeitet. Das aufgenommene Material ist bis October 1887 ergänzt und durch zahlreiche in den früheren Auflagen fehlende Verordnungen, sowie durch die wichtigeren eisenbahnrechtlichen Judicate des obersten Gerichtshofes und des Verwaltungsgerichtshofes vermehrt. Bei Anordnung des Stoffes wurde auf größte Uebersichtlichkeit Bedacht genommen und dürfte die Benützbarkeit des Buches durch die demselben beigegebenen, mit besonderer Sorgfalt zusammengestellten Gesetz- und Sachregister noch weiter gefördert werden.

Die Verlagshandlung glaubt demnach der Hoffnung Raum geben zu dürfen, daß die vorliegende Sammlung allen berechtigten Anforderungen der Praxis bestens entsprechen werde.

Wien, im März 1888.

**Die Verlagshandlung.**



# Inhalt.

Seite

## Erster Abschnitt.

### Eisenbahnconcessionswesen.

1. Bdg. des Min. f. Handel, Gewerbe u. öffentliche Bauten v. 14. Sept. 1854, RGBl. Nr. 238 (Eisenbahnconcessionsgesetz) . . . . . 1—16
2. Besondere Rechtsverhältnisse der die staatliche Zinsengarantie genießenden Eisenbahnen. Gesetz v. 14. Dec. 1877, RGBl. Nr. 112 . . . . . 16—18
3. Concessionirung von Localbahnen. Gesetz vom 17. Juni 1887, RGBl. Nr. 81. . . . . 18—24
4. Bergwerksbahnen.
  - a) Min.-Bdg. v. 1. Nov. 1859, RGBl. Nr. 200. . . . . 24—25
  - b) Min.-Bdg. v. 2. Jan. 1859, RGBl. Nr. 25. . . . . 25—28
5. Pferdeeeisenbahnen . . . . . 28

## Zweiter Abschnitt.

### Bau der Eisenbahnen.

- A. Allgemeine Vorschriften.
  1. Bdg. des Hand. Min. v. 25. Jan. 1879, RGBl. Nr. 19, betreffend die Verfassung der auf Eisenbahnen bezüglichen Projekte und die damit zusammenhängenden Amtshandlungen . . . . . 29—51
  2. Verzeichniß der in Folge des Hand. Min. Erl. v. 25. Jan. 1879 außer Kraft tretenden Vorschriften . . . . . 52—53
- B. Besondere Bestimmungen.
  1. Vorschriften über Brückenbau. Bdg. d. Hand. Min. v. 15. Sept. 1887, RGBl. Nr. 109. . . . . 54—67
  2. Bdg. des Hand. Min. v. 29. Mai 1880, RGBl. Nr. 57, betreff. Erleichterungen hinsichtlich Verfassung und commissioneller Behandlung der Projekte für Localbahnen und Schleppbahnen. . . . . 67—73







**Taschenausgabe**  
der  
**österreichischen Gesetze.**

---

**Siebenzehnter Band.**

Die  
**Österreichischen Eisenbahngesetze.**

---

(Mit gesetzlichem Schutz gegen Nachdruck.)



**Wien 1888.**

*Manz'sche k. k. Hof-Verlags- u. Universitäts-Buchhandlung.*  
I. Kohlmarkt 7.

Gustav, Kaufmann, etc.

Die österreichischen

# Eisenbahngesetze

und die sonstigen

auf das Eisenbahnwesen Bezug habenden

## Vorschriften.

---

Mit Berücksichtigung der Spruchpraxis  
des k. k. obersten Gerichtshofes und des Verwaltungs-  
gerichtshofes.

---

Dritte, vollständig umgearbeitete und ergänzte Auflage.



Wien 1888.

Manz'sche k. k. Hof-Verlags- u. Universitäts-Buchhandlung.  
I. Rohlmarkt 7.

## Corrigenda.

---

- Auf pag. 16, 3. Zeile von oben soll es statt „Intriebsetzung“  
heissen: „Inbetriebsetzung“.
- „ „ 122, 7. Zeile von unten soll es statt RGV. Nr 96  
heissen: RGV. Nr. 95.
- „ „ 183, 6. alinea, 2. Zeile soll es statt DGG.  
heissen: DGG.
- „ „ 212, 8. Zeile von unten soll es statt DGG.  
heissen: DGG.
- „ „ 216, 9. Zeile von oben soll es statt Z. 12083  
heissen: Z. 42083.
- „ „ 225, 5. Zeile von oben soll es statt 6. Mai 1869  
heissen: 6. Mai 1870.
- „ „ 325, 4. alinea, 7. Zeile soll es statt 29. Dec. 1881  
heissen: 19. Dec. 1881.
- „ „ 335, 3. Zeile von oben soll es statt RGV. Nr. 19  
heissen: RGV. Nr. 16.
- „ „ 354, 12. Zeile von oben soll es statt Verrechnungsvertrag  
heissen: Verwahrungsvertrag.
- „ „ 358, 6. Absatz ist anzufügen: (DGG. 9. Mai 1877, Z. 1824.)
- „ „ 395, 10. Zeile von unten soll es statt 30. Juli 1875  
heissen: 30. Juni 1875.
- „ „ 396, Punkt 9, 2. Zeile, soll es statt 6. Nov. 1877  
heissen: 6. Nov. 1875.
- „ „ 407, letzte Zeile soll es statt 6. Nov. 1876  
heissen: 6. Nov. 1875.
- „ „ 420, 7. Zeile von unten soll es statt 18. Oct. 1857  
heissen: 18. Sept. 1857.
- „ „ 438, 8. Zeile von unten soll es statt Z. 74145  
heissen: Z. 84145.
-

# Erster Abschnitt.

---

## Eisenbahnconcessionswesen.

### 1. Verordnung des Ministeriums für Handel, Gewerbe und öffentliche Bauten vom 14. Sept. 1854, RGZ. Nr. 238 (Eisenbahn-Concessionsgesetz).

In Gemäßheit der, von Seiner k. k. Apostolischen Majestät mit Allerhöchster Entschließung vom 8. September 1854 erhaltenen Ermächtigung, werden bezüglich der Ertheilung von Concessionen zum Baue von Privateisenbahnen die nachstehenden Bestimmungen erlassen:

§. 1. Zur Anlage einer Eisenbahn, welche ein Unternehmer lediglich zu seinem eigenen Gebrauche auf eigenem Grund und Boden, oder unter Zustimmung des Grundeigenthümers, welche vorläufig nachzuweisen ist, auf fremdem Grunde erbauen will, ist bloß der in den allgemeinen Gesetzen vorgeschriebene Bauconsens erforderlich. Derselbe kann nur ertheilt werden, nachdem Eisenbahnbau-Verständige mit ihrem Gutachten gehört wurden.

Zur Anlage einer Eisenbahn dagegen, welche bestimmt ist, als öffentliches Transportmittel für Personen und Waaren zu dienen, oder wodurch eine Landstraße in eine Eisenbahn umgewandelt werden soll, ist die besondere Bewilligung von Seite der Staatsverwaltung erforderlich, und zwar:

- a) die Bewilligung zu den Vorarbeiten;
- b) die Concession zur Anlage der Bahn und der dazu gehörigen Gebäude selbst.



## Eisenbahnconcessionswesen.

**§. 2.** Die Bewilligung zu den Vorarbeiten steht dem Ministerium für Handel, Gewerbe und öffentliche Bauten im Einvernehmen mit dem Ministerium des Innern und dem Armee-Obercommando zu.

Die Concession der Bahnanlage wird von Seiner k. k. Apostolischen Majestät ertheilt.

**§. 3.** Die Bewilligung zu den Vorarbeiten (§. 1, a) kann sowohl einzelnen Personen und vorschriftsmäßig gebildeten Vereinen, als auch solchen Personen ertheilt werden, welche sich erst zu einem Vereine verbinden wollen. Dieselbe wird aber nur dann ertheilt, wenn weder in Bezug auf die Person des Concessionswerbers, noch in Bezug auf die privatrechtlichen und öffentlichen Rücksichten dagegen ein Anstand obwaltet.

Wird diese Bewilligung von einem erst zu gründenden Vereine angesucht, so kann sie nur unter dem Vorbehalte ertheilt werden, daß die Bittsteller alle jene Bedingungen erfüllen, welche im Vereinsgesetze vom 26. November 1852 zur Erlangung der vorläufigen Bewilligung zur Gründung des Vereins, §§. 7—17, vorgeschrieben sind.

Personen und Vereine, welche eine solche Concession erhalten wollen, haben darum beim Ministerium für Handel, Gewerbe und öffentliche Bauten anzusuchen und dem Gesuche den Plan des Unternehmens, insbesondere die Richtung der beabsichtigten Bahn, wenigstens in allgemeinen Umrissen, darzustellen und die Zeit anzugeben, innerhalb welcher die Vorarbeiten begonnen und vollendet werden sollen.

Gegen eine Entscheidung des Handelsministeriums, durch welche die Bewilligung zu den technischen Vorarbeiten für eine Locomotiveisenbahn verweigert wird, ist eine Beschwerde an den Verwaltungsgerichtshof unstatthaft. (BGG. 12. März 1883, B. 542, CB. 1883 : 37.)

**§. 4.** Durch die Bewilligung zu den Vorarbeiten einer Eisenbahn erhält der Concessionswerber bloß das Recht, auf seine Kosten die Vorerhebungen für die künftige Ausführung der projectirten Eisenbahn, mit Beobachtung der bestehenden Gesetze, unter Aufsicht der Behörden zu pflegen und die nöthigen Vermessungs- und Nivelirungsarbeiten vorzunehmen.

Durch diese Bewilligung erhält der Concessionswerber dagegen weder ein Vorrecht auf die Concession der fraglichen Eisenbahn, noch ein sonstiges ausschließliches Befugniß.

*Es kann daher die Bewilligung zu den Vorarbeiten rücksichtlich einer und derselben Eisenbahnlinie mehreren ver-*

schiedenen Personen ertheilt werden. Diese Bewilligung zu den Vorarbeiten hat bloß für den in derselben ausdrücklich bestimmten Zeitraum Gültigkeit; nach Beendigung dieses Zeitraumes ist diese Bewilligung als erloschen anzusehen, sie kann jedoch unter den oben angeführten Bedingungen wiederholt angesucht und ertheilt werden.

Die Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine Bahn hat ausschließlich nur in Ansehung jener Person Geltung, welcher die bezügliche Bewilligung ertheilt worden ist, und erscheint sonach die Uebertragung einer solchen Befugniß an eine andere Person insofern unzulässig, als der Erwerber hieraus kein Recht zur Vornahme technischer Vorarbeiten für sich ableiten kann. (SM. 27. Mai 1881, S. 15742, GB. 1881 : 67 und v. 21. Febr. 1882, S. 41559 ex 1881.)

§. 5. Behufs der Erwirkung der Concession zum Baue einer Eisenbahn ist ein dießfälliges Gesuch beim Ministerium für Handel, Gewerbe und öffentliche Bauten einzureichen, in welchem dargethan wird:

1. daß den Bittwerbern die Concession zur Vornahme der Vorarbeiten zu Theil geworden ist;
2. daß die projectirte Bahn dem öffentlichen Interesse zum Vortheile gereiche;
3. auf welche Art die zu dem Unternehmen erforderlichen Geldmittel herbeigeschafft werden sollen;
4. dem Gesuche muß ein Plan des ganzen Unternehmens, das gehörig ausgearbeitete Project und der Kostenvoranschlag beigeßlossen sein;
5. dem Handelsministerium bleibt es vorbehalten, nach Umständen von den Concessionswerbern den Erlag einer Caution, oder bei Vereinen mindestens die Nachweisung zu fordern, daß bereits ein hinlänglicher Fond von den Theilnehmern für das Unternehmen gesichert sei.

§. 6. Bevor das Ansuchen um die Concession zum Baue einer Eisenbahn der Allerhöchsten Schlußfassung unterzogen werden kann, ist sorgfältig zu prüfen, ob das Bauwerk selbst, und dessen Einzelheiten nichts enthalte, was mit den bestehenden Gesetzen, mit den öffentlichen Rücksichten, und mit bereits früher erworbenen Privatrechten nicht im Einklange wäre. Insbesondere ist darauf zu sehen, daß die Anlage der Bahn in einer Weise geschehe, damit jede Beschädigung der angrenzenden Grundstücke, Gebäude u. s. w. vermieden werde. Zu diesem Behufe ist in jedem einzelnen Falle über Auftrag des Handelsministeriums von der Statthalterei

des Kronlandes, welches die projectirte Eisenbahn durchzieht, unter ihrer Leitung eine Commission von Sachverständigen zu berufen, welche mit Zuziehung von Abgeordneten der competenten Militär- und Civilbehörden, dann der Betheiligten, soweit es erforderlich ist, auch an Ort und Stelle, den Befund aufzunehmen, und sodann über das Project ein wohlermogenes Gutachten zu erstatten hat, worüber mit dem Ministerium des Innern und dem Armee-Obercommando das Einvernehmen zu pflegen ist.

Das Handelsministerium ist nicht berechtigt, in Sachen der Baubewilligung für eine Eisenbahn allein zu entscheiden, sondern hat nach §. 6 des Eisenbahnconcessionsgesetzes über die Gutachten der Eisenbahnbegehungscommissionen das Einvernehmen mit dem Min. des Innern und dem Armee-Obercommando zu pflegen und erscheint dieser Anordnung auch dann nicht genüge geschehen, wenn Vertreter der politischen und Militärbehörden zur Begehungscommission beigezogen werden. (BGH. 4. April 1881, B. 602.)

**§. 7.** Die Concession zur Anlage einer Eisenbahn zur öffentlichen Benützung wird nur auf eine bestimmte Zeit ertheilt. Diese kann die Dauer von neunzig Jahren nicht überschreiten, wohl aber nach Maßgabe der obwaltenden Verhältnisse auf eine geringere Anzahl Jahre sich erstrecken.

Der Termin für die Dauer einer solchen Concession beginnt mit dem Tage, an welchem die Bahn ganz oder zum Theile der Benützung des Publikums übergeben wird.

Die Auslegung der Concessionsurkunden bei zwischen der Gesellschaft und der Staatsverwaltung sich ergebenden divergirenden Anschauungen steht nicht den Gerichten zu, sondern handelt es sich in einem solchen Falle um eine Angelegenheit, welche zufolge §. 13 der Ministerialverordnung vom 14. September 1854 vom Rechtswege ausgeschlossen ist und vor die administrative Behörde gehört. (BGH. 18. Sept. 1877, B. 8812; Röll Nr. 222.)

**§. 8.** Nach Ablauf der Dauer des Privilegiums geht das Eigenthum an der Eisenbahn selbst, an dem Grunde und Boden und den Bauwerken, welche dazu gehören, sogleich durch das Gesetz ohne Entgelt und unmittelbar an den Staat über. Den Unternehmern verbleibt jedoch das Eigenthum an allen ausschließlich zu dem Transportgeschäfte bestimmten Gegenständen, Fahrnissen, Vorrichtungen und Realitäten.

Die Unternehmung hat die Bahn sammt Zugehör im brauchbaren Stande zu übergeben. Den Behörden wird es zur besonderen Pflicht gemacht, darüber zu wachen, daß in den letzten fünf Jahren vor Ablauf der Privilegiumszeit die erforderlichen Herstellungen sogleich vorgenommen werden,

wozu die Unternehmung nöthigenfalls durch geeignete Zwangsmittel anzuhalten ist.

§. 9. Mit der erhaltenen Concession zur Anlage einer Eisenbahn sind der Regel nach (wenn die Concessionsurkunde nicht besondere Beschränkungen und Vorbehalte in sich faßt) folgende Zugeständnisse verbunden:

- a) Die Eisenbahnunternehmung erlangt das Recht, eine Eisenbahn nach der, in dem genehmigten Projecte vorgezeichneten Richtung zu erbauen.

Insoferne behufs des Baues, und bis zur Vollendung desselben beabsichtigt wird, Seitenbahnen zur Beschaffung der Baumaterialien zu errichten, ist hiezu der Consens einzuholen, und falls die Bahn auf fremdem Grunde errichtet werden soll, die Zustimmung des Grundelgenthümers beizubringen.

- b) Die Eisenbahnunternehmung erhält durch die erlangte Concession, insoferne ein ausschließliches Recht zu dem bezüglichen Eisenbahnbaue, als es während der Concessionsdauer Niemandem gestattet ist, eine andere Eisenbahn für die Veräthung des Publikums zu errichten, welche dieselben Endpunkte ohne Verührung neuer strategisch, politisch oder commercieü wichtiger Zwischenpunkte in Verbindung bringen würde.

Dagegen bleibt es der Staatsverwaltung vorbehalten, auch während der Concessionsdauer die Bewilligung zur Anlage von Zweigbahnen, oder zu einer Eisenbahn in fortgesetzter Richtung der concessionirten Bahn, anderen Privatunternehmungen zu ertheilen, oder derlei Eisenbahnen auf Staatskosten zu erbauen.

Die Klage einer Eisenbahngesellschaft auf Richtigerklärung der einer anderen Gesellschaft ertheilten, das Privilegium der A. d. g. r. m. verlegenden Bahnconcession gehört nicht auf den Reichsweg. (C. d. d. 24. September 1867, B. 6815; R. d. d. Nr. 40.)

das Verbot wegen Schädigung einer mit letzterem in Betrieb einer Concurrenz des Privilegiengesetzes vom hinsichtlich der vollständigen hinsichtlich des Handelsministeriums Eisenbahnconcessionen Namen (Nr. 122.)

Die Beantwortung der Frage, ob durch die Bezeichnung einer Eisenbahnconcession die auf einer früheren Concession beruhenden Rechte verletzt werden, untersteht sich der Entscheidung des ordentlichen Civilrichters. (C. d. d. 20. Juni 1874, B. 6874, R. d. d. Nr. 100.)

Die im §. 9 lit. b des Eisenbahn-Concessionsgesetzes erwähnten „Endpunkte“ sind nicht als absolute, sondern als relative Endpunkte der concessionirten Strecke zu verstehen, daher eine Verletzung des im §. 9 lit. b ertheilten Privilegiums überall gegeben ist, wo (ohne Berührung strategisch, politisch oder commercieell wichtiger Zwischenpunkte) überhaupt Stationen, d. h. relative Endpunkte einer concessionirten Strecke in eine neue Verbindung gebracht werden.

Ob eine neue Bahn strategisch, politisch oder commercieell wichtige Zwischenpunkte berühre, hat offenbar die Regierung nach ihrem Ermessen zu entscheiden und entzieht sich die getroffene Entscheidung nach §. 3 lit. e des Gesetzes vom 22. Oct. 1875, RGBl. Nr. 36, der Ueberprüfung durch den Verwaltungsgerichtshof. (RGBl. 22. Nov. 1883, S. 2386; Budwinski Nr. 1919.)

- c) Einer gemeinnützigen Eisenbahnunternehmung wird das Recht der Expropriation in Gemäßheit des §. 365 des allgemeinen bürgerlichen Gesetzbuches, jedoch lediglich in Ansehung jener Räume verliehen, welche zur Ausführung der Unternehmung unumgänglich nothwendig erkannt werden.

Das Erkenntniß über das Maß dieser Nothwendigkeit steht der Statthalterei des bezüglichen Kronlandes und im weiteren Instanzenzuge dem Ministerium des Innern zu. Vor der Ausübung dieses Expropriationsrechtes hat jedoch die Eisenbahnunternehmung über die Erwerbung des Grundes, und die hiefür zu leistende Entschädigung ein gütliches Uebereinkommen zu versuchen, und erst nach dem Mißlingen eines solchen Versuches um die Fällung eines förmlichen Expropriationserkenntnisses bei der bezüglichen Statthalterei anzufuchen. Nachdem dieses Expropriationserkenntniß in Rechtskraft erwachsen ist, hat die Eisenbahnunternehmung die gerichtliche Schätzung des zu expropriirenden Grundes bei der Realinstanz zu erwirken, und den durch diese Schätzung festgesetzten Betrag an den Grundeigenthümer zu bezahlen, oder wenn die Zahlung wegen Verweigerung der Annahme oder aus anderen rechtlichen Gründen nicht geschehen kann, zur Realinstanz zu erlegen, wonach die Unternehmung das Eigenthum des expropriirten Grundes erwirbt, und an dem Baue in dieser Rücksicht nicht mehr gehindert werden darf. Sind jedoch bei der Schätzung nicht alle Vorschriften über den gerichtlichen Kunstbefund beobachtet worden, so bleibt dem Eigenthümer, der auf eine höhere Entschädigung Anspruch zu haben glaubt, in dieser Beziehung der Rechtsweg vorbehalten.



Auf ähnliche Weise ist über das Bedürfniß der zeitlichen Benützung fremden Eigenthumes, welches die Unternehmung behufs des bewilligten Eisenbahnbaues unumgänglich nothwendig hat, mit der Fällung des Erkenntnisses vorzugehen.

- d) Die Unternehmung erlangt durch die Concession ferner das Recht, auf der erbauten Eisenbahn Personen und Sachen nach dem festgesetzten Tarife zu befördern, insofern der dießfällige Transport durch das Postregale nicht der Postanstalt ausschließlich vorbehalten erscheint.

Zur Vermeidung von Zweifeln bezüglich der Portofreiheit der Eisenbahncorrespondenz ist künftig bei Abfassung von Eisenbahn-Concessionsurkunden die bezügliche Bestimmung in folgender Weise zu textiren:

Correspondenzen, welche in Beziehung auf die Verwaltung der Eisenbahndirection (Verwaltungsrath) und ihren untergeordneten Organen oder zwischen diesen unter sich geführt werden, dürfen auf den bezüglichen Bahnstrecken durch die Bediensteten der Bahnanstalt befördert werden. (SM. 5. März 1863, S. 349.)

Die Correspondenz der Eisenbahnen, welche dem deutschen Eisenbahnvereine angehören, über Vereinsangelegenheiten ist auf die Dauer der Gegenseitigkeit von der Entrichtung der Portogebühr befreit. (Art. II Abs. 22 des Ges. v. 2. Oct. 1865, MSB. Nr. 108.)

Nach dem neuen, in Berlin am 7. Mai 1872 abgeschlossenen Postvertrage zwischen Oesterreich-Ungarn und Deutschland mit Einschluß von Luxemburg wird vom 1. Jänner 1873 an die Portofreiheit im Wechselverkehre zwischen Oesterreich-Ungarn und den deutschen Staaten, in Angelegenheiten des deutschen Eisenbahnvereines, insoweit die bezüglichen Sendungen aus Oesterreich-Ungarn nach Deutschland und vice versa zu befördern sind, aufgehoben.

Für den internen Verkehr wird die Portofreiheit der Eisenbahnverwaltungen in dem bisherigen Umfange fortbestehen. (SM. 2. Dec. 1872, S. 34888.)

**§. 10.\*)** Die concessionirten Eisenbahnunternehmungen haben dagegen außer den schon in den allgemeinen Gesetzen enthaltenen Verpflichtungen folgende Verbindlichkeiten gegenüber der Staatsverwaltung zu erfüllen:

- a) Die Eisenbahnunternehmungen haben vor der Ausführung der concessionirten Bahn die Detailpläne der Bahn, aus denen die Steigungen und Krümmungen derselben entnommen werden können, die Spur- und Geleisweite derselben, in welcher Beziehung auf ein gleiches Maß hinzuwirken ist, das zulässige Maß der Bahnbreite, zur Genehmigung vorzulegen, und beim Baue der Bahn selbst und der einzelnen Objecte die allgemeinen Bau- sowie die ihnen etwa ertheilten besonderen Vorschriften genau zu erfüllen.

\*) Absatz b) dieses Paragraphen s. Seite 9, c) S. 10, d) S. 12, e) bis f) S. 14.

Dahin gehören insbesondere die Vorsichtsmaßregeln gegen Feuergefähr oder sonstige Beschädigungen 2c. 2c.

Nach dem Gesetze sowohl wie auch nach den Bestimmungen der einzelnen Concessionsurkunden sind nur die Bahnanstalten selbst, nicht aber die von denselben aufgenommenen Bauunternehmungen der Staatsverwaltung gegenüber für die ordentliche Ausführung verantwortlich, und sind daher nur die ersteren berufen, sich in Angelegenheiten, welche sich auf den Bau oder die Ausrüstung der betreffenden Bahnstrecke beziehen, um eine behördliche Intervention, wie z. B. um die Abhaltung einer Localcommission u. dgl. zu bewerben.

Bei Einschreiten in Eisenbahnbauangelegenheiten um behördliche Intervention ist daher darauf Rücksicht zu nehmen, daß die hierauf bezüglichen Gesuche von den Bahnverwaltungen selbst oder deren bevollmächtigten Organen auszugehen haben.

Die Bahnanstalten werden gleichzeitig aufgefordert, die zur Erwirkung behördlicher Amtshandlungen autorisirten Organe, insoweit dieß noch nicht geschehen ist, ohne Verzug den betreffenden politischen Landes- und Bezirksbehörden namhaft zu machen. (HM. 18. Nov. 1871, Z. 22738, GB. 1871:95.)

Rücksichtlich der von der Bauunternehmung einer Eisenbahn begangenen Besitzstörung kann nicht die Eisenbahngesellschaft, sondern nur die Bauunternehmung geklagt werden. (OGH. 26. Juli 1874, Z. 7740; Röll Nr. 130.)

Eine Bahngesellschaft kann auch für die von ihren Bauunternehmern ohne ihr Wissen ausgeführten Besitzstörungen mittelst Besitzstörungsklage belangt werden. (OGH. 11. Dec. 1877, Z. 13995; Epstein Nr. 160.)

Das k. k. Ministerium des Innern hat an sämtliche Landesbehörden mit Ausnahme jener in Prag, Brünn, Graz und Salzburg einen Erlaß vom 19. Sept. 1877, Z. 3459 M. Z., folgenden Inhaltes gerichtet:

Behufs Erzielung eines gleichartigen Vorganges in Absicht auf die Ertheilung von Baubewilligungen zu Ausführungen auf den Anlagen und Gründen bereits hergestellter Eisenbahnen wird der k. k. Landesbehörde in Uebereinstimmung mit den bereits in anderen Ländern festgehaltenen Grundsätzen einverständlich mit dem k. k. Handelsministerium Folgendes zur Darnachachtung in vorkommenden Fällen eröffnet.

Wiewohl der §. 10 lit. a der Ministerialverordnung vom 14. September 1854, RGZ. Nr. 238, die Bestimmung enthält, daß beim Baue einer Eisenbahn und ihrer einzelnen Objecte die allgemeinen Bauvorschriften genau zu erfüllen sind, so können dafür die für einzelne Länder, beziehungsweise für einzelne Städte bestehenden Bauordnungen auf Eisenbahnbauten überhaupt doch nur insoweit zur Anwendung kommen, als sie mit den Bestimmungen jener Ministerialverordnung vereinbar sind, da letztere sich auf einen dem Reichsrathe vorbehaltenen Gegenstand der Gesetzgebung bezieht und sonach durch die Landesgesetze nicht geändert werden kann.

Da nun die Angelegenheiten, welche sich auf die Vollziehung der Bestimmungen der erwähnten Ministerialverordnung beziehen, nach §. 13 derselben vor die administrativen Behörden gehören, worunter mit Rücksicht auf den Zeitpunkt der Erlassung der Verordnung die Staatsbehörden zu verstehen sind, da ferner für die Vermehrung der Anrainer und sonstigen Privatinteressenten, sowie für die Geltendmachung etwaiger Gemeinbeinteressen durch die im §. 6 der Ministerialverordnung vom 14. Sept. 1854 enthaltenen Vorschriften Fürsorge getroffen ist, und auch

ein Unterschied zwischen bereits hergestellten und herzustellenden Bahnen nicht gerechtfertigt wäre, so erscheinen die Gemeindebehörden zur Bewilligung von Ausführungen auf Eisenbahnen überhaupt nicht berufen, und ist in Absicht auf die Erwirkung von Baubewilligungen der erwähnten Art lediglich nach der eben erwähnten Ministerialverordnung vom 14. Sept. 1854, RGV. Nr. 238 und dem §. 11 der Handelsministerial-Verordnung vom 4. Febr. 1871, RGV. Nr. 8, vorzugehen.

Die Weisung gleichen Inhaltes erhielten die Landesbehörden in Prag, Brünn und Graz mit Erlaß des k. k. Ministeriums des Innern vom 22. Sept. 1873, Z. 10196, die Landesregierung in Salzburg mit Erlaß des k. k. Ministeriums des Innern vom 19. April 1877, Z. 1497.

Von der nach den erwähnten Erlässen des k. k. Ministeriums des Innern nunmehr allen Landesstellen zu Theil gewordenen Belehrung über das Kompetenzverhältniß in Angelegenheit der Ertheilung von Baubewilligungen für Eisenbahnbauten wird die Verwaltung mit der Auforderung in Kenntniß gesetzt, in Zukunft die Projecte aller wie immer gearteten, auf Eisenbahnterritorium beabsichtigten Ausführungen im Sinne der bestehenden gesetzlichen Vorschriften dem Handelsministerium rechtzeitig vorzulegen.

Insofern es sich um Hochbauten handelt, welche nach der technisch-polizeilichen Prüfung der Bahn zur Vollendung gelangen, ist der Benützungscensens ebenfalls seitens des Handelsministeriums einzuholen, da selbstverständlich die Ertheilung der Bewilligung zur Benützung eines Gebäudes nur von jener Behörde ausgehen kann, welche das Project genehmigt und den Bauconsens ertheilt hat. (SM. 8. Oct. 1877, Z. 30077; GB. 1877 : 117; LGB. Tirol 1877 : 53.)

**(§. 10) b)** Die Eisenbahnunternehmungen sind verpflichtet, allen Schaden an öffentlichem oder Privatgute zu vergüten, welcher durch den fraglichen Eisenbahnbau veranlaßt worden ist.

Die Eisenbahnunternehmungen haben ferner solche Vorkehrungen zu treffen, daß die angrenzenden Grundstücke, Gebäude u. durch die Bahn, weder während des Baues derselben, noch in der Folge Schaden leiden, und sind verpflichtet, für derlei Beschädigungen zu haften.

Se. k. k. Apost. Majestät haben mit A. h. Entschließung vom 26. Juni 1864 zu erklären geruht, daß über Ersatzansprüche gegen Eisenbahnunternehmungen wegen des Schadens, welcher durch den Eisenbahnbau an öffentlichem oder Privatgute verursacht wurde, und wofür den Eisenbahnen im §. 10 lit. b der Verordnung des k. k. Handelsministeriums vom 14. Sept. 1854, RGV. Nr. 238, die Haftung aufgelegt ist, die competenten Gerichtsbehörden zu entscheiden haben. (SM. 28. Juli 1864, Z. 9400.)

Die A. h. Entschließung vom 26. Juni 1864, welche anläßlich eines speciellen, zwischen dem k. k. Staats- und Handelsministerium, dann dem k. k. Obersten Gerichtshofe bezüglich der Kompetenz streitig verbliebenen Falles, somit in Ausübung des Sr. Majestät bei Kompetenzconflicten zugestandenem obersten Entscheidungsrechtes erlossen ist, ist den Landesstellen bereits mit Erlaß des k. k. Staatsministeriums vom 5. Juli 1864 bekannt gegeben worden. Die Statthaltereien sind somit zur Schöpfung eines Erkenntnisses bei Streitigkeiten über Ersatzansprüche

gegen Eisenbahnen nach §. 10 lit. b des Eisenbahngesetzes nicht mehr competent. (HM. 9. Dec. 1865, B. 16279; B. f. B. Nr. 111 ex 1868.)

Die Handelsgerichte sind zur Entscheidung über die gegen eine Eisenbahngesellschaft angestregten Klagen auf Ersatz eines durch den Bahnbau verursachten Schaden nicht competent. (OGH. 7. Oct. 1873, B. 9829; Röll Nr. 106.)

Die Verpflichtung der Eisenbahnunternehmung zum Ersatz des durch den Bau und Betrieb herbeigeführten Schadens ist nicht nothwendiger Weise von dem Eintritt eines Verschuldens abhängig, sondern hat die Eisenbahnunternehmung, der mit der Concession nur die Bewilligung für den Bau und Betrieb ertheilt wird, im Sinne der §§. 364 und 365 a. b. G. B. für jeden Schaden zu haften, welchen sie den Anrainern unmittelbar durch den Bahnbetrieb zugefügt hat. (OGH. 7. Febr. 1878, B. 7685; Röll. Nr. 239.)

Der §. 10 lit. b und c des Eisenbahn-Concessionsgesetzes vom 14. Sept. 1854, RGH. Nr. 238, findet keine Anwendung in Fällen, wo es sich um Nachtheile handelt, welche dem Besitzer der durch eine Bahntrasse getrennten Grundstücke aus der Erschwerung der zweckmäßigen Bewirthschaftung erwachsen. (OGH. 22. Juni 1878, B. 875; Röll Nr. 253.)

Der §. 10 lit. b des Eisenbahn-Concessionsgesetzes vom 14. Sept. 1854, hat dem §. 1305 a. b. G. B. derogirt, und die Eisenbahngesellschaft ist für den durch den Betrieb dem angrenzenden Grundstücke entstandenen Schaden verantwortlich, ohne Unterschied, ob ihr ein Verschulden zur Last fällt oder nicht. (OGH. 8. Febr. 1882, B. 11189, Jur. Bl. Nr. 11 ex 1882.)

Die Ersatzpflicht einer Eisenbahnunternehmung für die Beschädigungen durch den Bahnbau und die Entscheidungspflicht der Administrativbehörden darüber ist nach §. 10, lit. b und §. 13 des Concessionsgesetzes von der vorherigen Fällung eines Strafserkenntnisses nicht abhängig. (OGH. 30. Jan. 1884, B. 228.)

**(§. 10) c)** Wenn durch den Bau der Eisenbahn öffentliche Wege, Brücken, Stege oder sonstige Communicationsmittel ganz oder zum Theil zerstört oder unfahrbar gemacht werden, ist die Eisenbahnunternehmung verpflichtet, nach jedesmaliger Anordnung der Behörden die gestörte Communication anderweitig vollkommen wieder herzustellen.

Die anstatt der zerstörten oder unfahrbar gewordenen neu hergestellten Wege, Brücken zc. haben diejenigen im brauchbaren Stande zu erhalten, welchen die Erhaltung der früheren Wege, Brücken zc. oblag.

Dieselben können jedoch von der Eisenbahnunternehmung den Ersatz eines verhältnißmäßigen Theiles der Kosten insofern ansprechen, als die Erhaltungskosten dieser Wege, Brücken zc. durch den Bau der Eisenbahn vergrößert worden sind.

Insofern zur Herstellung der durch die Eisenbahn gestörten Communication besondere früher nicht vorhanden gewesene Bauten, z. B. an Brücken, Dämmen zc. noth-

wendig sind, fällt der Eisenbahnunternehmung nicht bloß die erste Herstellung, sondern auch die künftige Erhaltung zur Last.

Anlässlich vorgekommener Zweifel, ob die Uebergabe der von einer Bahngesellschaft auf Grund der Bestimmungen des Begehrungsprotokollens neuhergestellten, nicht in die Kategorie der *terreale*- oder Bezirksstraßen einzureihenden Communicationen nach der dießfalls bei Bahnen üblichen Gepflogenheit im kurzen Wege durch die Anzeige der erfolgten Herstellung an die Interessenten genügend erscheine, oder ob, wie dieß von vielen Gemeinden gefordert wird, eine förmliche Uebergabe unter Intervention der politischen Localbehörde notwendig sei, wird der Statthalterei auf Grund des mit dem Ministerium des Innern gepflogenen Einverständnisses zur Darnachachtung und entsprechenden Anweisung der Unterbehörden Nachstehendes eröffnet:

Eine einfache ohne Intervention der politischen Localbehörde stattfindende Uebergabe von vorerwähnten Communicationen bietet insofern einen Vortheil, als hiedurch sämtliche Objecte successiv nach Maßgabe des Baufortschrittes und mit Vermeidung zeitraubender und auch kostspieliger Erhebungen zur Uebernahme gelangen. Es unterliegt sonach der vorbeiprochene Vorgang unter der Voraussetzung eines allseitigen Einverständnisses der Interessenten und ohne Anstände. Die Intervention der Interessenten wo die Uebernahmecom-  
municationen auf Grund

auf den Umstand, als es vom Handelsministerium lediglich auf die Beurtheilung ihrer durch das Be-  
uconsens begründeten Ver-  
e Beobachtung des Grund-  
ationen nur in derselben  
kann, als die früher be-  
nen thatsächlich ausgeführt  
den meisten Fällen über-  
tiges Maß zurückzuführen.  
wirken ist, nicht zu Stande  
in Wege der betreffenden  
isministerium zur Ent-  
t dem Ministerium des

hriebene staatliche Collau-  
uten Organe der General-  
ind, auch die in der Er-  
genommenen Herstellungen  
ziehen und sich die Ueber-  
an die betreffenden Inter-

essenten übergeben wurden, beziehungsweise wenn die Uebergabe noch nicht stattgefunden hätte, dieselbe durch die politische Localbehörde zu veranlassen. (MR. 26. Nov. 1875, S. 12610, GB. 1875: 186.)

Der Ersatz des Mehraufwandes, welchem die Erhaltung einer Gemeindefraße in Folge der aus Anlaß eines Eisenbahnbaues erfolgten Umlegung derselben erheischt, ist gegen die Eisenbahngesellschaft im Wege der politischen Behörden geltend zu machen. (BGP. 9. Mai 1877, S. 607; MR. Nr. 212.)

(§. 10.) d) Wenn die Eisenbahn über einen öffentlichen Weg, eine Brücke oder über einen Damm geführt wird, so hat die Eisenbahnunternehmung für eine der Sicherheit angemessene Einfriedung (Absperrung) nach der jedesmaligen Anordnung der Behörden Sorge zu tragen, und sich wegen Benützung des Weges, der Brücke oder des Dammes gehörig abzufinden; für eine ähnliche Einfriedung (Absperrung) ist auch in jedem Falle zu sorgen, wo ein öffentlicher Weg über die Eisenbahn geht, oder in dieselbe einästet, oder wo sonst, wie z. B. an den Stationsplätzen, aus öffentlicher Rücksicht nach der Weisung der competenten Behörden eine Absperrung der Bahn sich als nothwendig zeigt.

Bei solchen Stationsplätzen, welche bloße Hilfswasserstationen ohne Personenaufnahme sind, in minder bevölkerten Gegenden liegen und wo durch obwaltende Ortsverhältnisse der Zutritt zur Bahn von selbst schwierig ist, soll die Anbringung von Stationseinfriedungen unterlassen werden, wenn dieselben nicht etwa wegen Lagerung einer größeren Menge von Betriebsmaterialien und zur Verhütung von Entwendungen unentbehrlich sein sollten. (HM. 6. März 1855, Z. 1739, HMWB. 28 ex 1855.)

Der Verwaltung werden die von dem Handelsministerium unterm 12. April 1866, Z. 10106—1092, erlassene Anordnung, daß alle nicht wenigstens 4 Klafter vom äußeren Schienenstrange entfernten Zugschranken sofort zu versehen und, wo dieß nicht ausführbar sein sollte, mit der Hand schließbare Schranken aufzustellen sind, mit der Einladung bekannt gegeben, dafür Sorge zu tragen, daß, wenn es nicht ohnehin schon geschehen sein sollte, dieser Anordnung auf der dortigen Bahn genau entsprochen werde. (GJ. 23. Dec. 1869, Z. 4493, GB. 1870 : 2.)

Die Beschwerde gegen die seitens einer Eisenbahn erfolgte Einfriedung eines ihr gehörigen Weges zum Bahnhofe, — wodurch einem Dritten die bisherige Zufahrt zu seinem Grunde verschlossen wird, — ist im administrativen Wege auszutragen und bildet daher keinen Gegenstand einer Besitzstörungsklage. (OGH. 14. März 1871, Z. 2999 und 19. Nov. 1872, Z. 9179; Röll Nr. 97.)

Die Barrieren haben zunächst nur den Zweck, den Passanten und Fuhrwerken als Signal des Herannahens eines Zuges und daher als Zeichen zu dienen, daß der Uebergang über die Bahn für die Dauer des Schlusses untersagt ist. Dieselben brauchen daher keineswegs so stark construirt zu sein, um jedem gegen dieselben geführten Stoße Widerstand leisten zu können. (HM. 21. Jan. 1873, Z. 25440 ex 1872, GB. 1873 : 20.)

In der Folge wird bei Neuanlage von Niveaukreuzungen auch bei den mit Drehschranken gesperrten, gleichwie bei jenen mit Zugschranken versehenen, die Anlage einer 24 Fuß langen Horizontalen, wenn dieß in Folge der örtlichen Verhältnisse leicht und ohne namhaften Kostenaufwand geschehen kann, anzustreben sein. (HM. 31. März 1873, GB. 1873 : 44.)

Niveaukreuzungen dürfen künftig nur mit specieller Bewilligung des Handelsministeriums zur Ausführung gelangen, und wird hievon die Generalinspection behufs der Beobachtung bei der Verfassung und Prüfung von Eisenbahnprojecten, sowie bei Vornahme commissioneller Tracerevisionen und Begehungen in Kenntniß gesetzt. Demgemäß soll künftig

bei Ausführung von Eisenbahnbauten die Ueberbrückung, Unterfahung oder Umlegung der bestehenden Straßenzüge in der Regel stattfinden, und die Anlage einer Niveaukreuzung nur dort in Frage kommen, wo die örtlichen Verhältnisse eine anderweitige Ueberschreitung der Straßen entweder gar nicht, oder nur mit ganz unverhältnißmäßigen Schwierigkeiten zulassen würden. (HM. 31. Aug. 1872, S. 28993, MS. 1872: 73.)

Im Sinne der bestehenden Vorschriften bilden die Wagenaufstellungsplätze der Eisenbahnen einen integrierenden Bestandtheil des Bahnhofes und können demnach namentlich dort eingefriedet werden, wo der Zutritt zur Bahn durch örtliche Verhältnisse erleichtert wird, daß aber eine solche Anordnung geradezu wünschenswerth ist, weil der Straßen- von dem Bahnhofverkehr vollständig getrennt wird, wodurch Unglücksfälle möglichst vermieden werden. (MS. 7. März 1875, S. 2655, MS. 1875 Nr. 37.)

Im Sinne des noch in Kraft bestehenden Ministerialerlasses vom 31. August 1849, S. 1051, sind an Post- und Commercialstraßen Schuttschienen anzubringen, und sind dormalen an die Stelle der Commercialstraßen die Bezirksstraßen getreten. Bei schiefen Uebersetzungen erscheint das Anbringen von Schuttschienen höchst wünschenswerth, selbst wenn die bezüglichen Wege auch eine nur untergeordnete Bedeutung haben. (HM. 3. Febr. 1876, S. 392, MS. 1876: 48.)

Da nach gemachten Wahrnehmungen auf den einzelnen Eisenbahnen Verschiedenheiten in der Textirung der Warnungstafeln bei den Wegübergängen bestehen, so finde ich zur Erzielung der in dieser Beziehung wünschenswerthen Gleichartigkeit auf Grund des von den österreichischen Eisenbahnverwaltungen über Beschluß der Directorenconferenz vom 16. Jänner 1879 abgegebenen Gutachtens Nachfolgendes anzuordnen:

Der Text der Warnungstafeln bei den Wegübergängen an den Haupt- und jenen Nebenbahnen, auf welchen der Secundärbetrieb nicht eingeführt ist, hat künftig in nachfolgender Weise zu lauten:

**„Warnung.“**

„Das Oeffnen der Bahnschranken, das Betreten und Beschädigen der Bahnanlagen, die Störung der Telegraphenleitung, das Weiden des Viehes an der Bahn ohne Aufsicht, sowie die Widerseßlichkeit gegen das Bahnpersonale ist bei Strafe verboten.“

Bei den Wegübergängen jener Eisenbahnlinien, deren Abschränkung in Folge Einführung des Secundärbetriebes aufgelassen wurde, hat der Text der Warnungstafeln lediglich „Achtung auf den Zug“ zu lauten.

Bei jenen Wegübergängen an Bahnlinien mit Secundärbetrieb, bei welchen die Schranken aus besonderen Gründen beibehalten werden, hat der Text der Warnungstafeln in der für Hauptbahnen vorgeschriebenen Fassung zu lauten.

Der Text auf den Warnungstafeln ist außer in deutscher nach Bedarf auch in den betreffenden anderen Landessprachen zu geben, und sind diese Tafeln auf den Eisenbahnlinien ohne Unterschied an jeder Wegübersetzung und zwar auf beiden Seiten der Bahn aufzustellen.

Auf im Betriebe stehenden Eisenbahnen kann die Aenderung des Textes der Warnungstafeln successive anläßlich kommender Erneuerungen geschehen.

Die bei der gedachten Directorenconferenz weiters angeregte Aufstellung von Warnungstafeln auf Secundärbahnen mit der Inschrift: „Auf der Bahn darf nicht gegangen werden“, wird dem Ermessen der einzelnen Bahnverwaltungen anheimgegeben und denselben auch überlassen, jene Punkte zu wählen, welche für die Aufstellung solcher Tafeln mit Rücksicht auf den angestrebten Zweck am geeignetsten erscheinen. (HM. 6. Febr. 1879, S. 3385, MS. 1879: 20.)

(§. 10.) e) Die festgesetzten, von drei zu drei Jahren einer Revision zu unterziehenden Tarife für den Personen- und Sachentransport, und für die Nebengebühren sind dem Ministerium für Handel, Gewerbe und öffentliche Bauten im Einvernehmen mit dem Ministerium des Innern zur Genehmigung vorzulegen.

Bei der Festsetzung des Tarifes wird auf sämtliche obwaltende Verhältnisse, auf die Rentabilität der Bahn, auf die Tarife der Nachbarbahnen 2c. angemessene Rücksicht genommen.

Der Preistarif ist öffentlich kundzumachen, und es bleibt der Staatsverwaltung vorbehalten, dann, wenn die reinen Erträgnisse der Bahn fünfzehn Percent der Einlagen überschreiten, auf eine billige Herabsetzung der Preise einzuwirken.

f) Die Eisenbahnunternehmung ist verpflichtet, bei dem Betriebe der Eisenbahn sich vollkommen den bestehenden Vorschriften über den Eisenbahnbetrieb zu fügen.

Die Eisenbahnunternehmung ist daher insbesondere auch zur unentgeltlichen Beförderung der Postsendungen und der Postbediensteten nach Vorschrift des §. 68 der Eisenbahn-Betriebsordnung verpflichtet.

Wenn die Militärverwaltung zur Beförderung von Truppen oder Militäreffecten von den Eisenbahnen Gebrauch zu machen wünscht, sind die Unternehmer verpflichtet, derselben hiezu alle zum Transporte dienlichen Mittel gegen Vergütung nach denselben Tariffätzen zur Verfügung zu stellen, welche für diese Beförderung in dem jeweiligen Tarife der Staatseisenbahnen festgesetzt sind.

g) Die Eisenbahnunternehmung hat sich mit dem angrenzenden Eisenbahnen (dieselben mögen zur Zeit der Concessionirung bereits errichtet sein oder erst in der Folge erbaut werden) in Betreff der Fahrordnung, der wechselseitigen Benützung der Bahn und der Betriebsmittel, und überhaupt bezüglich der Ordnung der wechselseitigen Verkehrsverhältnisse einzuverstehen.

Sollte ein gütliches Uebereinkommen nicht zu Stande kommen, oder die getroffene Verabredung den öffentlichen Interessen nicht entsprechen, so hat das Ministerium für Handel, Gewerbe und öffentlichen Bauten die erforderlichen Verfügungen von Amtswegen zu treffen, welchen



Anordnungen sich sodann die Eisenbahnunternehmungen zu fügen haben.

- b) Die Eisenbahnunternehmungen haben die Errichtung einer Staats-Telegraphenleitung längs der Eisenbahn auf ihrem Grunde und Boden, oder die Benützung ihrer allfälligen eigenen Telegrapheneinrichtungen unentgeltlich zu gestatten.
- i) Die Eisenbahnunternehmungen sind ohne besondere Bewilligung der Staatsverwaltung nicht berechtigt, Anleihen mit Hinausgabe von Obligationen oder in Form von Actien-Emissionen oder Aufzahlungen auf die früheren Actien zu schließen.

Die vorstehenden Verpflichtungen der Eisenbahnunternehmungen sind insofern maßgebend, als in der dießfälligen Concessionsurkunde nicht eine besondere Ausnahme festgesetzt ist. Es bleibt nämlich dem Ermessen der Staatsverwaltung überlassen, einer Eisenbahnunternehmung nach den obwaltenden besonderen Verhältnissen eine oder die andere Verbindlichkeit zu erleichtern oder anderseits in ganz besonderen Fällen, z. B. wenn von der Staatsverwaltung eine Zinsengarantie für das Unternehmen übernommen wird u., bei Ertheilung der Concession die Erfüllung noch anderweitiger Verbindlichkeiten zur Bedingung zu machen.

**§. 11.** Die ertheilte Eisenbahnconcession erlischt:

- a) wenn der Zeitraum beendet ist, für welchen die Concession ertheilt wurde;
- b) wenn der Termin nicht zugehalten wird, welcher für die Vollendung der Eisenbahn oder einzelner Bahnstrecken, sowie für die Eröffnung des Betriebes in der Concessionsurkunde ausdrücklich vorgeschrieben worden ist, vorausgesetzt, daß in dieser Beziehung nicht aus besonders rücksichtswürdigen Gründen, z. B. wegen Eintreten unabwendbarer und unvorhergesehener Ereignisse eine besondere Rücksicht von der Staatsverwaltung erwirkt worden ist.

Im Falle b) bleibt zwar das erworbene Eigenthum an Grundstücken, Gebäuden u. (vorbehaltlich einer gesetzlichen Expropriation desselben) den Unternehmern, der Staatsverwaltung ist es jedoch unbenommen, einer anderen nachfolgenden Unternehmung die Concession zu dem fraglichen Eisenbahntrasse zu ertheilen, oder denselben auf Staatskosten zu vollenden.

Künftighin werden bei der Ertheilung von Concessionen für Privatbahnen Termine vorgeschrieben werden, binnen welchen der Bau und die Inbetriebsetzung der Bahn bei sonstigem Erlöschen der Concession im Sinne des §. 11 des Eisenbahnconcessionsgesetzes vom 14. September 1854 zu erfolgen hat. Bei der Bestimmung dieser Termine wird auf alle einschlägigen Umstände, insbesondere auf die erforderlichen Herstellungen, das größere oder geringere öffentliche Interesse der projectirten Privatbahn, und endlich auch auf die durch den Bahnbau alterirten eventuell der Expropriation unterliegenden Rechte der Anrainer und sonstigen Interessenten Rücksicht genommen werden und zwar auf die letzteren in der Richtung, daß der Termin um so kürzer gestellt wird, je mehr derlei Rechte berührt werden. (RM. 4. Dec. 1875, J. 31879, GB. 1876:1.)

**§. 12.** Wenn die Eisenbahnunternehmungen ungeachtet wiederholter Ermahnung die Anordnungen der vorgesetzten Behörden nicht befolgen oder wesentlichen Bestimmungen der Concessionsurkunde oder der Eisenbahnbetriebsordnung zuwider handeln sollten; so kann das Handelsministerium die Sequestration der concessionirten Eisenbahn auf Gefahr und Kosten der Betriebsunternehmung anordnen.

**§. 13.** Angelegenheiten, welche sich auf die Vollziehung dieser Bestimmungen beziehen, sind von dem Rechtswege ausgeschlossen und gehören vor die administrativen Behörden.

Durch die anlässlich eines speciellen Falles ergangene A. h. Entscheidung vom 26. Juni 1864 des Inhaltes, daß über die Ersatzansprüche an Eisenbahnunternehmungen wegen des Schadens, welcher durch den Eisenbahnbau an öffentlichem oder Privatgut verursacht wurde, die competenten Gerichtsbehörden zu entscheiden haben, ist an der Competenz der Administrativbehörden in Betreff der Verfügungen, welche unmittelbar und direct die Förderung des Baues in öffentlichem Interesse zum Gegenstande haben, nichts geändert worden, und gehört demnach das Gesuch der Eisenbahngesellschaft um Beseitigung der vom Expropriaten der Occupation der expropriirten Objecte entgegengesetzten Hindernisse, beziehungsweise um Delogirung desselben, vor die Administrativbehörde. (OGG. 21. April 1869, J. 4595; Röll Nr. 51.)

Ansprüche gegen eine Eisenbahngesellschaft wegen Zuerkennung der Wegservitut auf den Bahnkörper, sowie wegen Herstellung und Erhaltung von Durchlässen im Eisenbahndamme betreffend, gehören vor die Administrativbehörden. (OGG. 30. Juni 1876, J. 6246; Röll Nr. 188.)

## **2. Besondere Rechtsverhältnisse der die staatliche Pinfengarantie genießenden Eisenbahnen.**

**a. Gesetz vom 14. December 1877, RGB. Nr. 112.**

**§. 1.** Die Regierung wird ermächtigt, den Unternehmungen von Eisenbahnen, welche die Garantie eines *Reinertragnisses* von Seite des Staates genießen, Vorschüsse in *Noten zur Bedeckung* von Betriebskostenabgängen zu gewähren.

**§. 2.** Die Regierung ist berechtigt, den Betrieb garantirter Eisenbahnen, für welche sie einen solchen Vorschuß (§. 1) gewährt hat, selbst zu führen oder durch andere führen zu lassen.

Diese Berechtigung der Regierung erlischt, wenn die Unternehmung solche Vorschüsse durch drei auf einander folgende Jahre nicht mehr in Anspruch genommen hat.

**§. 3.** Rücksichtlich der Erfolgslaffung, Verzinsung und Rückzahlung der im §. 1 bezeichneten Vorschüsse haben die für die Garantievorschüsse der betreffenden Bahnen geltenden Bestimmungen sinngemäß mit der Modification Anwendung zu finden, daß zur Tilgung dieser Vorschüsse die das garantirte Reinerträgniß übersteigenden Betriebsüberschüsse zur Gänze mit dem Vorrang vor der Rückzahlung der Garantieschulden zu verwenden sind.

Insolange daher solche Vorschüsse ausstehen, hat die Bestimmung, wonach nur die Hälfte des die garantirte Jahressumme überschreitenden Reinertrages zur Rückzahlung eines vom Staate geleisteten Vorschusses sammt Zinsen an die Staatsverwaltung abzuführen ist, nicht Anwendung zu finden.

**§. 4.** Die Regierung ist berechtigt, den Betrieb garantirter Eisenbahnen, welche für die letzten fünf Jahre mehr als die Hälfte des garantirten Reinerträgnisses jährlich in Anspruch genommen haben, selbst zu führen.

Diese Berechtigung der Regierung erlischt, wenn die Unternehmung durch drei auf einander folgende Jahre nicht die Hälfte des garantirten Reinerträgnisses jährlich in Anspruch genommen hat.

**§. 5.** Bei Ausübung der nach §§. 2 und 4 der Regierung eingeräumten Berechtigung kommen unbeschadet der a im Vereinbarungswege zu treffenden anderweitigen Festsetzungen folgende Grundsätze zur Anwendung:

durch die Uebernahme des Betriebes von Seite der Regierung werden die sonstigen Rechte und Pflichten der betreffenden Actiengesellschaft nicht berührt.

Derselben verbleibt insbesondere die Verfügung über diejenigen Beträge, welche sich nach Maßgabe der ihr nitzutheilenden Betriebsrechnung und der staatlichen Garantieleistung als Ueberschuß, beziehungsweise Reinerträgniß ergeben;

- b) für Auslagen, welche den Capitalconto der Bahn dauernd zu belasten haben, bleibt die Zustimmung der statutenmäßigen Vertretung der Gesellschaft vorbehalten. Durch diesen Vorbehalt wird jedoch die vom Staate eingesetzte Betriebsverwaltung nicht gehindert, jene Maßnahmen unverweilt zu treffen, welche nach dem Erkenntnisse des Handelsministers zur Aufrechterhaltung der Ordnung und Sicherheit des Verkehrs dringend nothwendig sind.

§. 6. Die Regierung wird ermächtigt, bei vorläufigen Vereinbarungen über den Anlauf garantirter Eisenbahnen die Uebernahme der gesammten Prioritätsschulden und die Zahlung des restlichen Kaufschillings in Eisenbahn-Schuldverschreibungen zuzusichern.

Die durch solche Verhandlungen veranlaßten Eingaben, Eintragungen, Ausfertigungen, Verträge und sonstigen Urkunden genießen die Gebühren- und Stämpelfreiheit.

Ueber den Betrag des Kaufschillings, Zinsfuß, Rückzahlbarkeit und Pfandrecht dieser Schuldverschreibungen wird das Gesetz bestimmen.

§. 7. Mit dem Vollzuge dieses Gesetzes, welches mit dem Tage seiner Kundmachung in Wirksamkeit tritt, sind der Handelsminister und der Finanzminister beauftragt.

Die auf der staatlichen Reinertragsgarantie beruhenden Ansprüche einer Eisenbahngesellschaft gegen die Staatsverwaltung, insbesondere der Anspruch auf Deckung der „Betriebsdeficite“, sind öffentlich-rechtlicher Natur und können auf dem ordentlichen Rechtswege nicht ausgetragen werden. (OGS. 18. Sept. 1877, S. 8812; Röll Nr. 222.)

### 3. Concessionirung von Localbahnen.

Gesetz vom 17. Juni 1887, RGBl. Nr. 81,  
womit Bestimmungen für die Anlage und den Betrieb von  
Localbahnen getroffen werden.

Mit Zustimmung beider Häuser des Reichsrathes finde  
Ich anzuordnen, wie folgt:

Art. I. Die Regierung wird ermächtigt, bei Concessionirung neuer Localbahnen (Secundärbahnen, Vicinalbahnen u. dgl.) nicht nur in Bezug auf die Vorarbeiten, den Bau und die Ausrüstung alle thunlichen Erleichterungen zu gewähren, sondern auch in Bezug auf den Betrieb von den in der Eisenbahnbetriebsordnung vom 16. Nov. 1851, RGBl.

c. 1 ex 1852, und den einschlägigen Nachtragsbestimmungen angeordneten Sicherheitsvorkehrungen und Verkehrsvorschriften insoweit Umgang zu nehmen, als dieß mit Rücksicht auf die besonderen Verkehrs- und Betriebsverhältnisse, insbesondere die festgesetzte ermäßigte Fahrgeschwindigkeit nach dem Ermessen des Handelsministeriums zulässig erscheint und es hiedurch das den autonomen Körperschaften nach den stehenden Gesetzen zustehende Recht, im eigenen Wirkungskreise aus Sicherheitsrücksichten Vorschriften zu erlassen, nicht einträchtigt wird.

Gleichartige Erleichterungen können nach dem Ermessen des Handelsministeriums auch für jene schon bestehenden Eisenbahnstrecken zugestanden werden, auf welchen der Seilbahnbetrieb mit ermäßigter Fahrgeschwindigkeit eingeführt wird.

Art. II. Desgleichen wird die Regierung ermächtigt, die Unternehmungen von Localbahnen von den im §. 68 der Eisenbahnbetriebsordnung, bezw. im §. 10 lit. f des Eisenbahn-Concessionsgesetzes vom 14. Sept. 1854, **RGBl.** Nr. 8, ausgesprochenen Verpflichtungen in Betreff der Beförderung der Post, sowie von den zufolge des §. 89 der Eisenbahnbetriebsordnung begründeten Verbindlichkeiten in Bezug auf den Ersatz des aus der polizeilichen und gefällsämlichen Überwachung erwachsenden Mehraufwandes und in Bezug auf die unentgeltliche Herstellung und Erhaltung von Amtscalitäten zu entheben.

Art. III. Die Regierung wird ermächtigt, bei Festsetzung der Tarife für Localbahnen Ausnahmen von den Bestimmungen des Gesetzes vom 15. Juli 1877, **RGBl.** Nr. 1, betreffend die Maximaltarife für die Personenbeförderung auf den Eisenbahnen, sowie von den sonstigen gesetzlichen Vorschriften über das Tarifwesen zu gewähren.

Art. IV. Verträge, bürgerliche Eintragungen, Eingaben und sonstige Urkunden, durch welche bedingungsweise für den Fall des Zustandekommens einer projectirten Localbahn zu Gunsten derselben die Abtretung von Grund und Boden, die Einräumung dinglicher Rechte, die Beistellung von Bau- oder Betriebsmaterialien, die Leistung von Barzahlungen mit oder ohne Uebernahme von Actien oder sonstige, wie immer artete Beitragsleistungen zugesichert, die Bedingungen für die Benützung öffentlicher Straßen festgestellt oder Garantiepflichtungen übernommen, oder endlich Vereinbarungen

zum Zwecke der Sicherstellung der Capitalsbeschaffung, des Baues oder des Betriebes der Localbahn getroffen werden, mit Ausschluß der im gerichtlichen Verfahren in Streitsachen stattfindenden Verhandlungen, genießen die Gebühren- und Stämpelfreiheit.

Art. V. Im Falle der Concessionsertheilung für Localbahnen können seitens der Regierung die nachstehenden Begünstigungen gewährt werden:

- a) die Befreiung von den Stämpeln und Gebühren für alle von der Localbahnunternehmung abzuschließenden Verträge, zu überreichenden Eingaben, von derselben zu errichtenden Urkunden, ferner für alle im Grunde dieser Verträge und Urkunden zu bewirkenden bücherlichen Eintragungen, endlich für sonstige Amtshandlungen und amtliche Ausfertigungen zu den nachbezeichneten Zwecken, und zwar:

1. bis zum Zeitpunkte der Betriebseröffnung zum Zwecke der Capitalsbeschaffung, der Sicherstellung der Capitalverzinsung und des Betriebes.

2. bis zum Schlusse des ersten Betriebsjahres zum Zwecke der Grunderwerbung, des Baues und der Instruierung der Bahn.

Diese Begünstigungen haben auf die im gerichtlichen Verfahren in Streitsachen stattfindenden Verhandlungen keine Anwendung;

- b) die Befreiung von den Stämpeln und Gebühren für die Ausgabe der zum Zwecke der Capitalsbeschaffung für die erste Anlage und concessionmäßige Ausrüstung der concessionirten Localbahn bestimmten Actien und Prioritätsobligationen mit Einschluß der Interimscheine und für die Einverleibung des Pfandrechtes auf die zur Sicherstellung der Prioritätsobligationen bestimmten eisenbahn-bücherlichen Einheiten oder auf andere unbewegliche Güter, sowie von der bei der Grundeinlösung nach Schluß des ersten Betriebsjahres (lit. a, Z. 2) auflaufenden Uebertragungsgebühr, mit Ausnahme der nach den bestehenden Gesetzen den Gemeinden oder anderen autonomen Körperschaften zukommenden, aus diesem Anlasse zu entrichtenden Gebühren;

- c) die Befreiung von den für die Ertheilung der Concession und für die Ausfertigung der Concessionsurkunde zu entrichtenden Gebühren und Taxen;

- d) die Befreiung von der Erwerb- und Einkommensteuer, von der Entrichtung der Couponstempelgebühren, sowie von jeder neuen Staatssteuer, welche etwa durch künftige Gesetze eingeführt werden sollte, auf die Dauer von höchstens dreißig Jahren, vom Tage der Concessions-ertheilung an gerechnet;
- e) die Umwandlung der in L. §. 47 e des Gesetzes vom 13. Dec. 1862, RGZ. Nr. 89, festgesetzten Stempelgebühr von den Personenfahrtarten in eine Procentualgebühr, welche mit drei Procent des Fahrpreises sammt Agiozuschlag zu bemessen, durch die Bahnunternehmung von den Reisenden einzuheben und monatlich nachhinein an die Gefällscaffen abzuführen ist.

Die sub e angeführte Begünstigung kann auch schon bestehenden Localbahnen eingeräumt werden.

Art. VI. Die Regierung wird ermächtigt, in Ansehung jener bereits bestehenden oder erst künftig zu erbauenden Localbahnen, welche in vom Staate für seine eigene Rechnung betriebene Hauptbahnen einmünden, von der Aufrechnung einer Vergütung oder Beitragsleistung der Localbahnunternehmung für die Mitbenützung bestehender Anlagen der Hauptbahn und für den in den Anschlußbahnhöfen durch Staatsbahnorgane besorgten Stationsdienst abzusehen.

Den Verwaltungen vom Staate garantirter Eisenbahnen kann die Gewährung gleichartiger Erleichterungen zu Gunsten der an dieselben anschließenden Localbahnen gestattet werden.

Art. VII. Inwieferne für einzelne Localbahnen, deren Nothwendigkeit oder Nützlichkeit außer Zweifel steht, bezüglich welcher jedoch dargethan erscheint, daß die Interessenten außer Stande sind, die erforderlichen Geldmittel zur Gänze aufzubringen, von Seite der Staatsverwaltung etwa nebst oder statt der in den Artikeln V und VI vorgesehenen andere finanzielle Unterstützungen, welche nicht im administrativen Wirkungskreise gelegen sind, wie insbesondere die Gewährung eines Beitrages aus Staatsmitteln, eine Betheiligung des Staates an der Capitalsbeschaffung, die Uebernahme der Betriebsführung auf Rechnung des Staates gegen Zusicherung einer festen Pachtrente u. zugestanden werden können, wird in jedem einzelnen Falle ein besonderes Gesetz bestimmen.

Dabei hat als Grundsatz zu gelten, daß der Gewährung derartiger finanzieller Unterstützungen von Seite des Staates

eine den individuellen Verhältnissen entsprechende Betheiligung des Landes, der Gemeinden und sonstigen Interessenten an dem Localbahnunternehmen voranzugehen hat. Diese Betheiligung kann erfolgen: durch unentgeltliche Abtretung von Grund und Boden an die Localbahnunternehmung, beziehungsweise durch Uebernahme der von derselben für die Grunderwerbung aufzuwendenden Kosten, durch unentgeltliche Lieferung von Baumaterialien, Betheiligung an der Capitalbeschaffung, Zusicherung einer Ertragniß- oder Zinsengarantie.

Art. VIII. Den Unternehmungen normalspuriger Localbahnen, für welche die im Artikel V, lit. a bis inclusive d oder im Artikel VII angeführten finanziellen Begünstigungen eingeräumt worden sind, ist — unbeschadet des bei der Concessionsertheilung der Staatsverwaltung vorzubehaltenden Rechtes, die concessionirte Bahn nach deren Vollendung und Inbetriebsetzung unter den in der Concession festzustellenden Bedingungen jederzeit einzulösen — die Verpflichtung aufzuerlegen, der Staatsverwaltung über deren Verlangen jederzeit die Mitbenützung der Localbahn für den Verkehr zwischen schon bestehenden oder künftig erst herzustellenden, im Staatsbetriebe befindlichen Bahnen derart einzuräumen, daß die Staatsverwaltung berechtigt ist, unter freier Feststellung der Tarife ganze Züge oder einzelne Wagen über die mitbenützte Localbahn gegen Entrichtung einer angemessenen Entschädigung zu befördern oder befördern zu lassen.

Die Modalitäten der Berechnung der zu entrichtenden Entschädigung, welche nach Verhältniß des Antheiles der mitbenützenden Staatseisenbahnverwaltung an der im Gegenstandsjahre auf der mitbenützenden Bahnstrecke bewirkten gesamten Transportleistung zu bemessen ist und in einer für die Dauer der Mitbenützung alljährlich an die Unternehmung der mitbenützten Localbahn zu leistenden Zahlung zu bestehen hat, sind in der Concessionsurkunde festzusetzen.

Die Mitbenützung hat nur insoweit stattfinden, als hiedurch der eigene regelmäßige Betrieb der mitbenützten Localbahn nicht gestört wird.

Sofern der Uebergang fremder Fahrbetriebsmittel auf die Localbahn mit den derselben gewährten Erleichterungen in Bezug auf Anlage, Ausrüstung und Betriebssystem nach dem Erachten der Aufsichtsbehörde nicht vereinbart sein sollte, sind die hiedurch erwachsenden Mehrkosten der Localbahnunternehmung zu vergüten.



Art. IX. Die Ausgabe von Prioritätsobligationen, welche nur auf österreichische Währung lauten dürfen, ist insoweit und insoweit ausgeschlossen, als nicht die Verzinsung und Tilgung derselben nach den von der Regierung zu prüfenden Ausweisen als dauernd gesichert erscheint.

Bahnunternehmungen, bei welchen aus Mangel der gesetzlichen Voraussetzungen die bücherliche Einlage im Sinne des Gesetzes vom 19. Mai 1874, RGZ. Nr. 70, nicht zulässig erscheint, sind von der Ausgabe der Prioritätsobligationen ausgeschlossen.

Art. X. Die Benützung von Reichsstraßen zur Anlage von Localbahnen wird gestattet, insoweit nicht durch den Bahnbetrieb die Sicherheit des Straßenverkehrs gefährdet erscheint.

Zulässigkeit und Bedingungen der Straßenbenützung sind durch die Straßenverwaltung im Einvernehmen mit den Eisenbahnaufsichtsbehörden festzustellen.

Unbeschadet der aus dem Bestande des Mauthgefälles erwachsenden Verbindlichkeiten ist für die Straßenbenützung ein besonderes Entgelt nicht zu entrichten.

Die Kosten der ordnungsmäßigen Erhaltung des benützten Straßentheiles, sowie etwaige, durch die fragliche Benützung veranlaßte Mehrkosten der Straßenerhaltung überhaupt, desgleichen die Kosten für alle zur Hintanhaltung einer durch den Bahnbetrieb herbeigeführten Störung oder Gefährdung des Straßenverkehrs erforderlichen besonderen Vorkehrungen treffen die Localbahnunternehmung.

Andere öffentliche Straßen können nur mit Zustimmung der zur Erhaltung Verpflichteten, beziehungsweise jener Behörden oder Organe, welche zur Ertheilung der Zustimmung zur Benützung der Straße seitens der Localbahnunternehmung nach den bestehenden Gesetzen berufen sind, zur Anlage von Localbahnen in Anspruch genommen werden.

Art. XI. Dieses Gesetz tritt mit dem Tage seiner Kundmachung in Wirksamkeit und erlischt mit 31. December 1890.

Art. XII. Mit dem Vollzuge dieses Gesetzes werden Mein Handelsminister, Mein Minister des Innern und Mein Finanzminister beauftragt.

Die I. I. . . . . wird beauftragt, bei der Begutachtung neuer Localbahnprojecte, insbesondere solcher, welche sich nicht als Zweig- oder Flügelbahnen, sondern vielmehr als Verbindungsbahnen bestehender Hauptlinien darstellen, die bisher in der Regel erst in späteren Verhandlungsstadien, insbesondere bei der Tracenrevision erörterte Frage der eventuellen Concurränzirung bestehender Eisenbahnlinien, erforderlichen Falles nach

der Einvernehmung der beteiligten Bahnverwaltungen, unter Beachtung der vorstehend ange deuteten principiellen Gesichtspunkte in eingehende Erwägung zu ziehen, und nur solche Localbahnprojecte zu befürworten, welche in der bezeichneten Hinsicht zu begründeten Bedenken nicht Anlaß geben. (SM. 3. Febr. 1881, S. 3580, GB. 1881 : 20.)

#### 4. Bergwerksbahnen.

##### a. Ministerialverordnung v. 1. Nov. 1859, RGW. Nr. 200.

Die Ministerien des Innern, der Justiz und der Finanzen finden über die Behandlung der zum Bergbaubetriebe nothwendigen Privateisenbahnen nachstehendes zu verordnen:

**§. 1.** Das Expropriationsrecht für zum Bergbaubetriebe nothwendige Privateisenbahnen ist in den §§. 98 und 131 des allgemeinen Berggesetzes vom 23. Mai 1854, RGW. Nr. 146, begründet und bedarf daher nicht erst einer besonderen Concession im Sinne des Eisenbahngesetzes vom 14. Sept. 1854, RGW. Nr. 238.

**§. 2.** Die Ertheilung der nach §. 133 des allgemeinen Berggesetzes einzuholenden, und nach §. 1 des Eisenbahngesetzes erforderlichen Baubewilligung für die zum Bergbaubetriebe nothwendigen Privateisenbahnen steht in der Regel der politischen Landesstelle auf Grundlage des Gutachtens von Eisenbahn- und Bergbauachverständigen zu, wobei zugleich die Expropriationsfrage nach Maßgabe der §§. 101 bis 103 des allgemeinen Berggesetzes zu entscheiden, und hienach in Gemäßheit des §. 1 des Eisenbahngesetzes vom 14. September 1854 vorzugehen ist.

**§. 3.** In dem Falle jedoch, wo die zu erbauende Bergwerkseisenbahn in eine andere, für den öffentlichen Verkehr bereits bestehende Eisenbahn einmünden soll, bleibt diese Baubewilligung dem Finanzministerium im Einvernehmen mit den anderen dabei beteiligten Centralstellen vorbehalten.

Zur Ertheilung des Bauconsenses für Schlepfbahnen, welche bloß mittelbar in für den öffentlichen Verkehr bestehende Eisenbahnen einmünden, ist das Handelsministerium nach §. 3 der Ministerialverordnung vom 1. Nov. 1859, RGW. Nr. 200, competent. (SM. 23. Nov. 1873, S. 38875, GB. 1874:17.)

Im Sinne der Ministerialverordnung vom 1. Nov. 1859, RGW. Nr. 200, steht die Ertheilung des Bauconsenses für Bergwerksbahnen den politischen Landesstellen nur in jenen Fällen zu, in welchen weder eine *directe*, noch eine *indirecte* Einmündung in die Geleise einer öffentlichen Bahn eintritt, noch der Muthon der letzteren auf irgend eine Weise

durch die Schleppbahnanlage berührt wird. Es ist daher, wie in letzterer Beziehung ausdrücklich bemerkt werden soll, dort, wo eine Bergwerksbahn auf einer im Rahm einer öffentlichen Bahn befindlichen Laderampe endet, die politische Landesstelle zur Ertheilung des Bauconsenses nicht competent, während sie es allerdings sein würde, wenn die Bergwerksbahn auf Laderampen bestehender Schleppbahnen endet. (SM. 21. Jän. 1875, B. 40329 ex 1874, GB. 1875 : 13.)

## **. Bestimmungen über das Zusammentreffen des Eisenbahn- und Bergbaubetriebes.**

**Ministerialverordnung vom 2. Jänner 1859, RGZ. Nr. 25.**

Um den Gefahren für die Sicherheit des Lebens und des Eigenthumes zu begegnen, welche sich aus dem Bergbaubetriebe in der Nähe von Eisenbahnen ergeben können, insbesondere um den Bergbaubetrieb sowie den Eisenbahnbetrieb auf einer Weise zu regeln, wodurch gegenseitige Störungen vermieden und Collisionen zwischen Bergbau- und Eisenbahunternehmungen verhütet und beseitigt werden, wird auf Grund des allgemeinen Berggesetzes vom 23. Mai 1854, GB. Nr. 146, und des Eisenbahngesetzes vom 14. Sept. 1854, GB. Nr. 238, nachstehendes verordnet:

Die Ministerialverordnung vom 2. Jän. 1859, RGZ. Nr. 25, findet nicht nur auf solche Bahnen, welche dem öffentlichen Personen- und Gütertransporte dienen, sondern auch auf Privatbahnen Anwendung. (Aderb. Min. 18. Dec. 1875, B. 12239, G. B. 1876 : 9.)

**§. 1.** Schürfungen und oberirdische Bergbaue (Einbaue), wie die davon herrührenden Halden müssen von Eisenbahnen und deren Zugehöre in solcher Entfernung gehalten werden, daß Haldenstürze den Eisenbahnbetrieb in keiner Weise stören oder hindern, Schächte, Stollen und andere oberirdische Bergbaue aber mindestens achtunddreißig Meter von Gebäuden, neunundzwanzig Meter von Stationsplätzen, sechs Meter vom vorderen Ende des Dammkörpers und zwölf Meter von den Fundamenten der Viaducte und Brücken der Eisenbahnen entfernt bleiben.

Gleiche Entfernungen sind auch bei der Anlage von Eisenbahnen in der Nähe schon bestehender Schächte, Stollen und anderer oberirdischer Bergbaue und deren Halden zu beobachten. \*)

**§. 2.** Unterirdische Bergbaue dürfen nur in solcher Nähe von Eisenbahnen geführt werden, daß dadurch weder

\*) Die Bestimmung des Metermaßes erfolgte durch Min. Bdg. vom Febr. 1877, RGZ. Nr. 17.

die Sicherheit des Eisenbahnverkehrs noch jene des Bergbaubetriebes eine Beeinträchtigung oder Gefahr erleidet. Die dabei einzuhaltende Entfernung haben, mit Rücksicht auf die verschiedenen örtlichen Verhältnisse, die Berghauptmannschaften im Einvernehmen mit den Kreisbehörden (Comitatsbehörden oder Delegationen) von Fall zu Fall festzusetzen.

§. 3. In paralleler Richtung unterhalb einer Eisenbahn soll die Führung von Stollen und Strecken nicht stattfinden. Wenn jedoch solche Bergbaue in anderen Richtungen unter Eisenbahnen geführt werden, müssen sie den zur Sicherheit sowohl des Bergbaues als der Eisenbahn erforderlichen festen Ausbau mittelst gewölbter Mauerung erhalten (§§. 170 und 171 des allg. Bergges.).

§. 4. Wird die Verleihung eines Grubenfeldes ange-  
sucht, welches sich über eine genehmigte oder bereits ausgeführte Eisenbahn erstrecken soll, so hat die Berghauptmannschaft zu der nach §. 54 des allgemeinen Berggesetzes vorzunehmenden Freifahrung nebst den sonstigen Interessenten insbesondere auch den bevollmächtigten Vertreter der Besitzer oder Unternehmer der Eisenbahn vorzuladen und im Einvernehmen mit der Kreisbehörde (Comitatsbehörde oder Delegation) einen landesfürstlichen Baubeamten beizuziehen, um mit dessen Beirathe sorgfältig zu erheben, ob und unter welchen Bedingungen mit Rücksicht auf die projectirte oder schon bestehende Eisenbahn die angesuchte Bergwerksverleihung ertheilt werden könne. Die Entscheidung hierüber steht der Oberbergbehörde, falls dieselbe nicht zugleich politische Landesstelle ist, im Einverständniß mit letzterer und über Berufungen dagegen dem Finanzministerium im Einverständnisse mit den Ministerien des Innern, dann für Handel, Gewerbe und öffentliche Bauten zu (§. 18 des allg. Bergges.).

§. 5. Die Bedingungen, unter welchen die Grubenfeldverleihung mit Rücksicht auf eine Eisenbahn als zulässig erkannt wurde, sind nach erlangter Rechtskraft in die nach §. 63 des allgemeinen Berggesetzes auszufertigende Verleihungsurkunde aufzunehmen und steht dem Bergbauunternehmer wegen etwaiger Beschränkung des Bergbaues kein Anspruch auf Entschädigung gegen die Eisenbahnunternehmung zu.

§. 6. Soll eine projectirte Eisenbahn über bereits verliehene Grubenfelder oder schon bestehende Bergbaue angelegt werden, so ist der nach §. 6 des Eisenbahngesetzes vom

14. Sept. 1854 abzuhaltenden Localcommission nebst dem Bergbauberechtigten auch ein Abgeordneter der Berghauptmannschaft beizuziehen und auf Grund der vorgelegten Erhebungen von der politischen Landesstelle, falls sie nicht zugleich Oberbergbehörde ist, im Einverständnisse mit der letzteren unter Freilassung des Recurses an das Ministerium des Innern zu entscheiden, ob und unter welchen Bedingungen der Fortbetrieb des Bergbaues unterhalb der Eisenbahn stattfinden dürfe. Die dagegen eingebrachten Recurse wird das Ministerium des Innern im Einverständnisse mit dem Ministerium der Finanzen, dann für Handel, Gewerbe und öffentliche Bauten erledigen.

§. 7. Muß sich in Folge der gemäß §. 6 gefällten rechtskräftig gewordenen Entscheidung der Bergbauunternehmer eine Beschränkung seines Betriebes zu Gunsten der Eisenbahn gefallen lassen, so hat ihm der Eisenbahnunternehmer angemessene Entschädigung dafür zu leisten und ist die Bewilligung zum Baue der Eisenbahn unter dieser Bedingung zu ertheilen.

§. 8. Entstehen zwischen bereits bestehenden Bergbauen und zwischen schon angelegten Eisenbahnen Collisionen, so muß der Bergbaubesitzer diejenigen Sicherheitsvorkehrungen in seinem Bergbaue treffen, oder sich diejenigen Beschränkungen desselben gefallen lassen, welche die ungestörte Erhaltung und Benützung einer in öffentlicher und volkswirtschaftlicher Hinsicht wichtigen Eisenbahn nach dem von der politischen Landesstelle, falls sie nicht zugleich Oberbergbehörde ist, im Einverständnisse mit letzterer geschöpften Erkenntnisse unumgänglich erheischt. Die commissionale Erhebung der einschlägigen Verhältnisse hat von der Kreisbehörde (Comitatsbehörde oder Delegation) im Einvernehmen mit der Berghauptmannschaft auszugehen und sind derselben, nebst den beiderseitigen Interessenten, ein Abgeordneter der Berghauptmannschaft und ein landesfürstlicher Baubeamter beizuziehen.

Ob und welche Entschädigung in diesem Falle dem Bergbauberechtigten gegen die Eisenbahnunternehmung zusteht, haben im Falle eines Streites die Gerichte nach Maßgabe der bestehenden Gesetze zu entscheiden.

§. 9. Die Berghauptmannschaften sind verpflichtet, Bergbaue, welche in der Nähe oder unterhalb der Eisenbahnen geführt werden, mit besonderer Sorgfalt zu überwachen und *mindestens jährlich einmal*, nach Erforderniß auch öfter, unter-

suchen zu lassen, um sich von dem gehörigen Zustande derselben die Ueberzeugung zu verschaffen.

Die dabei vorgefundenen Ordnungswidrigkeiten sind, insofern sich dieselben nicht zur strafgerichtlichen Behandlung eignen (§. 172 des allg. Verggese.), nach Maßgabe des §. 240 desselben zu ahnden.

### 5. Pferdeeisenbahnen — Tramways.

Für die Anlegung von Hippodirbahnen wird ein eigenes Concessionsgesetz vorerst nicht zu erlassen beabsichtigt, der Handelsminister jedoch ermächtigt, vorzunehmenden Falles solche Unternehmungen versuchsweise zu gestatten, wobei sich übrigens gegenwärtig zu halten ist:

a) daß jedes Privatrecht und jeder Privatrechtsanspruch vollkommen unbeschädigt zu bleiben haben, somit auch eine zwangsweise Expropriation nicht stattfinden solle:\*)

b)

c)

d)

RM.).

Zur Errichtung von Straßen-Pferdeeisenbahnen (Hippodirbahnen, auch Pferdeeisenbahnen amerikanischen Systems oder Tramways), d. i. solcher Schienenwege, deren Schienen nicht derart über das Straßenniveau hervorragen, daß sie den Verkehr anderer Fuhrwerke stören würden, ist die Ertheilung einer Bewilligung zu den technischen Vorarbeiten in der Weise, wie sie bei der beabsichtigten Anlage einer Locomotiveisenbahn nach den §§. 1—4 des Eisenbahn-Concessionsgesetzes vom 14. Sept. 1854, RM. Nr. 238, durch das Handelsministerium erfolgt, nach dem gegenwärtigen Stande der Gesetzgebung nicht erforderlich.

Denn die Errichtung von solchen Pferdebahnen auf bereits bestehenden Straßen findet nicht durch eine Allerhöchste Concession im Sinne des Concessionsgesetzes statt, sondern sie erfolgt auf Grund der Allerhöchsten Entschliessung vom 25. Febr. 1859 durch das Handelsministerium nach vorausgegangener eingehender Prüfung der einschlägigen Localverhältnisse von Seite der Landesbehörde.

Die wirkliche Ausführung einer Pferdeeisenbahn muß dem Einverständnisse der Unternehmer mit den Eigenthümern der betreffenden Straßen anheimgestellt bleiben, und muß im Wege dieses Uebereinkommens auch die Feststellung der durch die besonderen Localverhältnisse gebotenen Robabilitäten erfolgen. (RM. 8. Juli 1868, S. 8858.)

\*) Stehe dagegen die §§. 1 und 47 des Ges. vom 18. Februar 1878, RM. Nr. 80.

# **Zweiter Abschnitt.**

---

## **Bau der Eisenbahnen.**

### **A. Allgemeine Vorschriften.**

**Verordnung des Handelsministeriums vom 25. Jänner 1879, RGBl. Nr. 19,**

betreffend die Verfassung der auf Eisenbahnen bezüglichen Projecte und die damit zusammenhängenden Amtshandlungen.

Im Hinblick auf die Anordnungen des Gesetzes vom 8. Februar 1878, RGBl. Nr. 30, betreffend die Enteignung zum Zwecke der Herstellung und des Betriebes von Eisenbahnen, werden in Abänderung der Verordnung vom 4. Februar 1871, RGBl. Nr. 8, für Locomotiveisenbahnen die nachstehenden Bestimmungen getroffen:

### **I. Öffentliche Bahnen.**

#### **A. Vorprojecte.**

**§. 1.** Die Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für Eisenbahnen wird auf höchstens sechs Monate ertheilt und dieser Termin nur unter der Bedingung verlängert, daß noch vor Ablauf desselben folgende Behelfe dem Handelsministerium vorgelegt und von diesem als befriedigend erkannt werden, nämlich:

1. Eine Generalkarte des militär-geographischen Institutes im Maßstabe von 1 : 75.000, 1 : 144.000 oder 1 : 288.000 (letzts je nach den Ländern die neueste Auflage) mit Angabe der ungefähren Richtung der angestrebten neuen Bahn und der genauen Richtung der dieselbe umschließenden, im Betriebe der im Baue befindlichen Linien.

2. Eine Skizze des Längenprofils, in demselben Längenmaßstabe wie die Karte und dem 50fachen Höhenmaßstabe mit Angabe der Meereshöhe der überschrittenen Wasserscheiden

und der dazwischenliegenden Thalgründe, sowie der beabsichtigten Steigungen und Gefälle.

3. Eine Schätzung der muthmaßlichen Baukosten, Roh- und Reineinnahmen und der danach zu erwartenden Verzinsung des Anlagecapitals.

4. Ein Erläuterungsbericht über die von der projectirten Bahn erhofften volkswirthschaftlichen oder sonst im öffentlichen Interesse erwarteten Vortheile, dann über die bereits gewonnenen und die noch zu hoffenden bautechnischen Resultate, die möglichen Varianten, die beabsichtigte Einrichtung des Betriebes, Benützung von Anschlußbahnhöfen u. s. w.

§. 2. Die behufs Erwirkung der Concession auf Grund des §. 5 des Eisenbahn-Concessionsgesetzes (Verordnung des Ministeriums für Handel, Gewerbe und öffentliche Bauten vom 14. September 1854, RGBl. Nr. 238, von den Bittwerbern vorzulegenden Projectsstücke, falls letztere nicht von Staatswegen verfaßt wurden, sind:

1. eine Generalkarte wie im §. 1 aber mit genauer Angabe der beabsichtigten Linie;

2. eine topographische Detailkarte (neueste Auflage) im Maßstabe von 1 : 25.000 oder 1 : 28.000, mit Angabe jener Strecken, welche über verliehene Grubenmaße oder im Abbau begriffene Bergwerke führen;

3. ein Generallängenprofil im Maßstabe von 1 : 100.000 für die Längen und 1 : 2000 für die Höhen;

4. ein Speciallängenprofil im Maßstabe von 1 : 10.000 für die Längen und 1 : 1000 für die Höhen;

5. eine Sammlung von Querprofilen (etwa 1 oder 2 auf das Kilometer) im Maßstabe von 1 : 200 auf diejenigen Punkte der Bahn bezüglich, wo die Berglehnen sehr abschüssig sind, wo Fluß- oder Straßenverlegungen vorkommen, oder wo überhaupt die Führung der Bahn auf besondere Schwierigkeiten stößt;

6. ein summarischer, möglichst auf Erfahrungsergebnisse gestützter und sowohl für die ganze Bahn, als auf das Durchschnittskilometer berechneter Kostenvoranschlag mit folgenden Rubriken:

- a) Vorarbeiten und Bauaufsicht;
- b) Grundeinlösung und sonstige Grundentschädigungen sammt feuer sichereren Herstellungen;
- c) Erdarbeiten (aller Art);



- d) Nebenarbeiten (Sicherung der Böschungen durch Bepflanzung, Drainirung, Pflasterung, Steinwürfe, Stütz- oder Wandmauern, Beschotterung der Wege u. s. w.);
- e) kleine Kunstbauten unter 20 Meter lichter Oeffnung;
- f) große Kunstbauten, Viaducte und Tunnel (meist auf die Kurrentlängeneinheit zu veranschlagen);
- g) Beschotterung der Geleise (incl. Oberbaulegen);
- h) Oberbau (incl. Drehscheiben, Brückenwagen, Ladefrähne, Signale);
- i) Hochbau (incl. der mechanischen Einrichtung der Wasserstationen und Werkstätten);
- k) Verschiedenes (Einfriedung, Zeiger, Telegraph, Mobilien, Werkstättenausrüstung, Vorräthe, Betriebsvorauslagen, u. s. w.);
- l) Fahrpark;

7. ein technischer Bericht zur Begründung und Erläuterung der ganzen Vorlage, insbesondere der gewählten Uebergangspunkte über die Wasserscheiden, der geologischen Bodenbeschaffenheit, der angenommenen Steigungen und Minimalcurven, der zu Grunde gelegten Normalien, der unvermeidlichen großen Kunstbauten, der Zahl und Lage der Bahnhöfe und Stationen u. s. w.

Die Entfernung der Stationen, die Richtungs- und Steigungsverhältnisse der Bahn, die Zahl und Dimensionen der Kunstbauten sind überdies in tabellarischen Beilagen zu beziffern.

Die Varianten, falls noch welche in Frage stehen, die nicht bei der ersten Vorlage (§. 1) erledigt wurden, sind in Parallele zu bringen und ihre betreffenden Vorzüge und Nachtheile hervorzuheben.

Die Regierung behält sich vor, nöthigenfalls im kurzen Wege auch von dem Situationsplane Einsicht zu nehmen, aus dem das Speciallängenprofil Nr. 4 abgeleitet worden.

§. 3. Findet das Handelsministerium das vorgelegte Project entsprechend, so wird dasselbe der Tracenrevision unterzogen.

Zu diesem Behufe hat der Concessionärwerber den betheiligten politischen Landesbehörden Copien von den im §. 2 erwähnten Projectstücken 1, 3 und 7 in der von jeder Landesbehörde zu bezeichnenden Anzahl vorzulegen.

Diese Copien werden im Sitze der betheiligten politischen Behörden erster Instanz acht Tage lang zu jedermanns Einsicht aufgelegt.

Die Gemeinden sind von dem Auflegen der Pläne angemessen zu verständigen, und die Vorstehungen derselben verpflichtet, die Verlautbarung hinsichtlich des Ortes und der Zeit für die Einsichtnahme zu veranlassen.

Allfällige Bemerkungen darüber werden in eigens dazu aufgelegten Vernehmungsbögen entgegengenommen, oder denselben beigelegt und nach Ablauf der Frist von der politischen Behörde erster Instanz mit ihrem Gutachten der Landesbehörde übersendet.

Hierauf tritt unter der Leitung der politischen Landesbehörde und — soferne nicht vom Handelsministerium eine andere Verfügung getroffen wird — an deren Sitz eine von Fall zu Fall von dem Handelsminister aus Vertretern der Landesbehörde, der Generalinspektion der österreichischen Eisenbahnen, des Reichs-Kriegsministeriums, der Handelskammern, des Landesausschusses und nach Umständen der Bergbehörde und sonstiger Behörden und Körperschaften zu berufende Commission zusammen, welche die besondere Aufgabe hat, die auf die neue Bahn und die Lage der Stationen bezüglichen, administrativen, commerciellen und ökonomischen Rücksichten, wie auch die Interessen und etwaigen erworbenen Rechte bestehender Transportanstalten zu prüfen und zu erörtern, sich über die Zulässigkeit der projectirten Bahn überhaupt auszusprechen, die zwischen den vorliegenden Varianten zu treffende Wahl zu befürworten, oder anderweitige Abänderungen in der Bahnrichtung in Vorschlag zu bringen.

Dem Ermessen des Reichs-Kriegsministerium, sowie der politischen Landesbehörde und der Generalinspektion der österreichischen Eisenbahnen bleibt es anheimgestellt, vor Zusammentritt der Commission Vertreter zur Besichtigung der Trace an Ort und Stelle zu entsenden.

Als Material der Berathung dienen der Commission die eingelaufenen Vernehmungsbögen, die allfälligen Anträge ihrer Mitglieder, sowie die ihr überwiesenen oder direct bei ihr einlaufenden Petitionen.

Der Concessionswerber oder ein Vertreter desselben ist den Sitzungen mit berathender Stimme beizuziehen.

Die Commission hat das Recht, auch andere Personen zu vernehmen.

**§. 4.** Auf Grund des dem Handelsministerium vorzuliegenden Commissionsprotokolles und der sonstigen Ergebnisse der Tracenrevision entscheidet die Regierung über die

zulässigkeit und Bauwürdigkeit und die zu befolgende allgemeine Richtung der Bahn, sowie — vorbehaltlich der seinerzeitigen definitiven Entscheidung nach Maßgabe des Eisenbahnconcessionsgesetzes — über die Bedingungen, unter denen die Concession erworben werden kann.

**§. 5.** Auf Staatskosten zu erbauende Bahnen unterliegen ebenfalls der in §. 3 bestimmten Tracenrevision.

### B. Definitive Trace.

**§. 6.** Nach erfolgter Concessionsertheilung, beziehungsweise nach erfolgtem Beschlusse, die Linie auf Staatskosten zu bauen, ist in erster Linie das Project der definitiven Trace dem Handelsministerium einzureichen.

Dieses, auf Grund der nach §. 4 getroffenen ministeriellen Entscheidung zu verfassende Project hat zu bestehen:

1—7. aus den im §. 2 erwähnten Stücken, ferner

8. einem Situationsplane im Maßstabe von mindestens: 1:2880 (kleiner Situationsplan) mit Schichtencurven oder wenigstens mit Höhenknoten rechts und links der Bahn. Wo letztere in Abtrag (Einschnitt) ist, wird die Bahnachse gelb und, wo im Auftrag (Damm), roth angelegt. Auch sind die Tunnel, Viaducte, Brücken, Durchlässe, Wegübergänge und Zug- und Flußverlegungen wenigstens annäherungsweise anzuzeichnen.

Wenn der vorgelegte Plan nicht eine Copie des Original-Situationsplanes ist, behält sich die Regierung vor, von letzterem einen kurzen Wege Einsicht zu nehmen.

**§. 7.** Falls das Project der definitiven Trace sich von dem genehmigten Vorprojecte (§. 4) wesentlich unterscheidet, oder neue Fragen von öffentlichem Interesse berührt, so kann das Handelsministerium vor dessen Genehmigung eine neue vollständige oder theilweise Tracenrevision anordnen.

Die Genehmigung der definitiven Trace erfolgt stets nur unter Vorbehalt der etwa bei der politischen Begehung sich noch ergebenden Abänderungen.

### C. Anzahl und Lage der Stationen.

**§. 8.** Nach Genehmigung der definitiven Trace sind dem Handelsministerium behufs Feststellung der Anzahl und der Lage der Bahnhöfe, Stationen und Haltestellen folgende Projectstücke vorzulegen:

1. eine Generalkarte des militär-geographischen Institutes (§. 1 Nr. 1) mit roth eingetragener Linie und Angabe der vorgeschlagenen Stationsplätze, sowie der auf den im Betriebe stehenden Linien vorhandenen Stationen;

2. das richtig gestellte Generallängenprofil (§. 2 Nr. 3);

3. eine Sammlung der Situationspläne der beantragten Bahnhöfe, Stationen und Haltestellen (Maßstab am besten 1 : 5000 und höchstens 1 : 2880) mit Angabe der Gebäude und Zufahrtsstraßen, womöglich in solcher Ausdehnung, daß die Ortschaft darauf sichtbar ist;

4. ein erläuternder Bericht, in welchem — soferne die Stationen oder Haltestellen nicht an bestehenden öffentlichen Straßen oder Wegen projectirt werden — über die Herstellung der Zufahrtsstraßen in technischer und finanzieller Beziehung bestimmte Vorschläge zu machen sind.

§. 9. Falls keine besonderen örtlichen Hindernisse obwalten, sind die Bahnhöfe Stationen und Haltestellen horizontal zu projectiren.

Bei der Abzweigung von, verschiedenen Verwaltungen angehörigen Bahnen ist das Augenmerk dahin zu richten, daß der Personendienst und womöglich auch der Güterdienst in denselben Räumen eines einzigen gemeinschaftlichen, unter eine einheitliche Leitung zu stellenden Zweigbahnhofes vereinigt werde.

Um die Erreichung dieses Zieles zu erleichtern, hat sich die neue Unternehmung, falls es nicht schon vor der Concessionsertheilung geschehen, jedenfalls vor Einreichung ihrer Stationsvorlage mit den betreffenden älteren Bahnen ins Benehmen zu setzen.

Bei der Wahl der Benennung der neuen Stationen sind Doppelnamen nur dann vorzuschlagen, wenn sie zur Unterscheidung von bereits bestehenden Stationen unvermeidlich sind.

Es erscheint nothwendig, daß die in der Nähe der Stationen befindlichen Brücken, Durchlässe, Viaducte und Stützmauern, von welchen ein Herabstürzen der Personen in einem solchen Falle mit Wahrscheinlichkeit zu befürchten ist, grundsätzlich mit Geländern oder Parapettmauern herzustellen seien. Hiernach wird die Centraldirection die untergeordneten Bauleitungen angemessen verständigen und bei Verfassung neuer Projecte, sowie bei der Bauausführung darauf Bedacht nehmen, daß die obgenannten in der Nähe der Stationen befindlichen Objecte mit Schutzmitteln gegen das Abstürzen versehen werden, welche in möglichst einfacher, daher *mindest kostspieliger jedoch zweckmäßiger* Form zu construiren sind. (S.M. 22. Nov. 1852, S. 15219, S.M.B.B. Nr. 97.)

Die Generalinspektion hat einer Bahnverwaltung empfohlen, alle bis zur Höhe des Oberbauplanums reichenden Objecte von mehr als 5 Meter Sichtweite und 4 Meter Dammhöhe mit einfachen Holzgeländern zu versehen, um das Herabfallen der allfällig auf den Objecten beschäftigten Arbeiter zu verhüten. (GZ. 10. Juli 1874, EB. 1874 : 82.)

Die Abänderung eines Stationsnamens, ebenso wie die Benennung einer neu errichteten Station oder Haltestelle bedarf der vorhergehenden Genehmigung des Handelsministeriums. (SM. 27. Juli 1881, S. 23257 ex 1881, EB. 1881 : 93.)

**§. 10.** Ueber die im §. 8 bezeichnete Vorlage erfolgt eine Amtshandlung in derselben Weise, wie bei der Tracenrevision (§. 3).

Die Stationscommission hat sich nicht nur über die Zahl und Lage der auszuführenden Stationen, sondern auch über deren Benennung, sowie über die Zufahrten und deren Richtung auszusprechen.

Rücksichtlich der Kostenbestreitung, des Vollendungstermines und der künftigen Erhaltung der Zufahrtsstraßen ist eine Vereinbarung anzustreben.

In Betreff der in Ländern, für welche Eisenbahnzufahrtsstraßengesetze bestehen, durch eine Concurrenz zu bewirkenden Zufahrtsstraßen ist in Gemäßheit der Bestimmungen dieser Gesetze vorzugehen.

Die Regierung behält sich vor, die Anlage einer Station erst dann zu bewilligen, wenn die Frage der zugehörigen Zufahrtsstraße ausgetragert ist.

**§. 11.** Falls sich bei der vom Handelsministerium über die Lage der Station zu treffenden Entscheidung die Nothwendigkeit ergibt, die genehmigte Trace zu modificiren, so wird je nach der Wichtigkeit der vorzunehmenden Aenderung gleichzeitig verfügt werden, ob dieselbe den Gegenstand einer weiteren besonderen Vorlage (nach §. 6) bilden, oder nur bei der Aufstellung des Detailprojectes (§. 13) durchgeführt werden solle.

**§. 12.** Auch wenn es sich um die Errichtung oder Auflassung von Bahnhöfen, Stationen und Haltestellen auf im Betrieb stehenden Bahnen handelt, wird die Entscheidung in der Regel nicht ohne Abhaltung der im §. 10 bestimmten Stationscommission getroffen werden. Letztere kann jedoch dießfalls an einen anderen Ort als den Sitz der Landesbehörde einberufen und nach Umständen auch mit der politischen Begehungscommission vereinigt werden.

Ausdrücklich *ausgenommen* sind nicht öffentliche Ladepläze und jene Haltestellen, welche versuchsweise eröffnet, auch ohne





weitere<sup>s</sup> seitens des Handelsministeriums wieder geschlossen werden können.

#### D. Politische Begehung.

**§. 13.** Erst nach Feststellung der Stationen wird die Linie im Detail ausgesteckt und zur Ausarbeitung der Detailprojecte geschritten.

Sollten sich dabei, wie es in der Natur der Sache liegt, unwesentliche Abweichungen von der genehmigten Trace ergeben, so werden dieselben principiell nicht beanständet werden.

Zur Vermeidung allzuhäufiger Beanständungen bei der politischen Begehung empfehlen sich bei Aufstellung der Detailprojecte nachstehende Regeln:

Bei Durchfahrten (für Fahrwege) mit Eisen- oder Holzträgern soll die lichte Höhe nicht unter 3.20 Meter, aber soweit nur Verkehrszwecke in Frage kommen, auch nie mit mehr als 4.50 Meter projectirt werden.

Bei gewölbten Durchfahrten ist die lichte Höhe am Scheitel um  $\frac{1}{3}$  der Pfeilhöhe des Gewölbes größer zu bemessen als bei Balkenbrücken.

Die lichte Weite der Durch- und Oberfahrten ist nach den localen Bedürfnissen zu bestimmen.

Auf Colonnenwegen und überhaupt bei militärisch wichtigen Durchfahrten darf die lichte Höhe nicht unter 4 Meter (bei Balkenconstruction) und die lichte Weite nicht unter 5 Meter betragen.

Bei schiefen Niveauübergängen soll womöglich der spitze Winkel nicht unter  $45^\circ$  betragen.

Bei allen befahrenen Niveauübergängen ist auf beiden Seiten der Bahn die Straße oder der Weg außerhalb der geschlossenen Schranken zum Rasten der Zugthiere womöglich auf eine Länge von mindestens 10 Meter horizontal oder schwach geneigt anzulegen.

Bei Straßen- und Wegumlegungen sind womöglich nachstehende Maximalneigungen einzuhalten, nämlich:

für Ararialstraßen 3 Procent,

„ Land- und Bezirksstraßen 4 Procent,

„ sonstige Wege 6 Procent.

Falls jedoch die umzulegenden Straßen und Wege zwischen den nächstliegenden maßgebenden Knotenpunkten bereits stärkere Gefälle aufweisen, können nach Umständen auch letztere als Richtschnur dienen.



Materialgruben müssen so projectirt werden, daß für ihre gründliche Entwässerung nach Möglichkeit vorgesorgt ist.

Wo ohne weitere Erläuterung von lichten Weiten und Höhen die Rede ist (insbesondere §. 14 Nr. 2 und 7), sind dieselben stets auf die Straßensohle und Straßenmitte, beziehungsweise auf das Kullwasser zu beziehen und senkrecht auf die Widerlager zu verstehen.

§. 14. Behufs Anordnung der politischen Begehung sind dem Handelsministerium folgende Behelfe vorzulegen:

1. die richtig gestellte topographische Detailkarte (§. 2 Nr. 2);

2. ein Situations- beziehungsweise Grundeinlösungsplan im Maßstabe von 1:1000 (großer Situationsplan) mit den Stationen und Wächterhäusern, den Böschungen, den Weg- und Flußverlegungen, den Unter- und Oberfahrten, sowie den Niveauübergängen und den Kunstbauten im Allgemeinen, mit Angabe deren lichten Oeffnungen und Höhen, endlich mit Angabe der beabsichtigten Einlösungsgrenzen und der Katastralnummern der von der Bahn berührten und der benachbarten Grundparzellen.

Die Trennung des Grundeinlösungsplanes vom eigentlichen Situationsplane, das heißt, die Vorlage zweier Pläne statt des hier angenommenen einzigen, bleibt der Bahnunternehmung anheimgestellt;

3. ein Detaillängenprofil im Maßstab von 1:2000 für die Längen und 1:200 für die Höhen;

4. eine Sammlung maßgebender Querprofile, eventuell mit Angabe der Sondirungsergebnisse;

5. die Längen- und Normalquerprofile aller wesentlich verlegten Wege und Wasserläufe;

6. eine Tabelle der Richtungs- und Steigungsverhältnisse der Bahn;

7. eine Tabelle der Wege und Wasserläufe sammt Hauptdimensionen der betreffenden Kunstbauten und Niveauübergänge mit Angabe der Körperschaften oder Parteien, von denen jeder umzulegende Weg oder Wasserlauf zur Erhaltung übernommen werden soll;

8. ein Verzeichniß der in Anspruch genommenen Grundstücke und Rechte. In diesen Verzeichnissen sind die Bezirksamte, in deren Sprengel die Gemeinden gelegen sind, und alle Katastralnummern und Flächenmaße der Parzellen, in Bezug auf welche eine Enteignung stattfinden soll, sowie

die beanspruchten Flächen anzugeben (§. 12 des Enteignungsgesetzes);

9. ein nach §. 14 des Enteignungsgesetzes verfaßtes Verzeichniß der Namen und Wohnorte der Enteigneten.

Letzteres Stüd kann jedoch und zwar in einfacher Ausfertigung auch direct der politischen Landesbehörde übersandt werden.

Gleich den oben mit den Nummern 2 (Grundeinlöschungsplan) 8 und 9 bezeichneten Stücken ist auch die mit 7 bezeichnete Tabelle, unter Einhaltung der durch §. 14 des Enteignungsgesetzes normirten Bestimmungen in den Ortsgemeinden aufzulegen. Dasselbe gilt in Galizien und der Bukowina für die Gutsgebiete.

Zu diesem Behufe sind die Stücke 2, 7, 8 und 9 nach Katastralgemeinden getrennt, aufzustellen.

Das Handelsministerium unterzieht das eingereichte Detailproject einer vorläufigen Prüfung und ordnet, wenn es dasselbe zur Ausführung geeignet erachtet, die politische Begehung an (§. 12 des Enteignungsgesetzes). Es kann letztere aber auch bedingungsweise anordnen, indem es zu einzelnen Theilen des Projectes Vorbehalte stellt.

**§. 15.** Die mit der politischen Begehung betraute Commission besteht:

- a) auf Grund des §. 13 des Enteignungsgesetzes aus einem Vertreter der politischen Landesbehörde als Commissionsleiter, einem Vertreter der Generalinspektion der österreichischen Eisenbahnen, und jeweilig dem Vertreter der politischen Bezirksbehörde, in deren Sprengel der Gegenstand der Amtshandlung gelegen ist;
- b) ferner aus einem Vertreter des Reichs-Kriegsministeriums, eventuell auch der Bergbehörde und sonstigen vom Handelsministerium von Fall zu Fall zu bezeichnenden Mitgliedern.

Dem Landeschef bleibt es vorbehalten, je einen mit den Localverhältnissen vertrauten technischen Beamten der politischen Landes- und Bezirksbehörde von Fall zu Fall als Beirath den obbezeichneten Vertretern dieser Behörden beizugeben.

**§. 16.** Die Aufgabe der Begehungscommission ist eine zweifache, nämlich:

einstheils die Erhebungen, betreffend die Feststellung des Gegenstandes und Umfanges der durch den Bahnbau veranlaßten Enteignung, beziehungsweise die Begutachtung der dagegen erhobenen Einwendungen,

andernteils die Begutachtung des Bauplanes vom Standpunkte des öffentlichen Interesses, beziehungsweise der gegen denselben erhobenen Einwendungen, insbesondere in Bezug auf die berührten Straßen, Wege und Wasserläufe, die Lage und die Dimensionen der Kunstbauten, Wegschranten u. s. w.

In beiden Richtungen kann die Commission nöthigenfalls Änderungen in den Richtungs- und Steigungsverhältnissen der Bahn beantragen, falls solche Änderungen trotz der vorausgegangenen sorgfältigen Ermittlung der Trace noch gerechtfertigt erscheinen sollten.

Sie kann auch die Anlage der Bahnhöfe und Stationen handeln, ohne jedoch die bereits entschiedene allgemeine Lage derselben wieder in Frage zu stellen.

Den Betheiligten steht es frei, nicht nur gegen die behauptete Enteignung (§. 15 des Ges. vom 18. Februar 1878), sondern auch gegen den Bauplan als solchen, Einwendungen an der Commission vorzubringen.

Die von den Enteigneten erhobenen privatrechtlichen Ansprüche, welche kein öffentliches Interesse berühren und durch die ihnen zu gewährende Entschädigung ausgetragen werden können, sind von der Verhandlung der Begehungscommission auszuschließen und der gerichtlichen Feststellung dieser Entschädigung vorzubehalten (§§. 24 und 27 des Enteignungsgesetzes).

§. 17. Für jede Katastralgemeinde ist ein besonderes Begehungsprotokoll aufzunehmen. In demselben sind immer auch die von den Interessenten begehrten Abänderungen der Projectsvorlagen zu erwähnen, da es selbstverständlich ist, daß überall, wo seitens der Commission keine Änderung beantragt oder seitens der Betheiligten eine solche nicht einmal verlangt wird, die Bestimmungen der Projectstüde 2, 7 und 8 (Nr. 14), welche von der Begehung an integrierende Bestandteile des Begehungsprotokolles bilden, als angenommen und hin als maßgebend und für alle Theile bindend zu gelten haben.

Beantragt die Commission unter ausdrücklicher Zustimmung der Vertreter der Generalinspektion der österreichischen Eisenbahnen, des Reichs-Kriegsministeriums und eventuell auch der Bergbehörde, sowie des Vertreters der Bahnunternehmung eine Änderung des Bauprojectes, beziehungsweise der Einlösungsgrenzen so sind vor Schluß des Protokolles unmöglich die neuen Grenzen in den Situationsplan (§. 14 Nr. 2) einzutragen und auch die Tabellen Nr. 7, 8 und 9

richtig zu stellen, auf daß im Falle der Zustimmung der Enteigneten das Enteignungserkenntniß sofort gefällt werden kann (§. 17 des Enteignungsges.).

Ist dieß nicht möglich, so muß das Enteignungserkenntniß für die in Frage stehende Strecke oder die in Frage stehenden Parzellen bis nach Aufstellung der neuen Grenzen und Flächen durch die Bauleitung und bis nach deren Widmung durch die Generalinspektion der österreichischen Eisenbahnen, eventuell bis nach erfolgter Entscheidung des Handelsministeriums und je nach Umständen, Abhaltung einer nachträglichen Verhandlung (§. 21 des Enteignungsges.) verschoben werden.

Die Originalprotokolle der Begehungscommission werden sammt den Acten durch die politische Landesbehörde mit ihrem Gutachten dem Handelsministerium zur Kenntnißnahme, beziehungsweise endgiltigen Entscheidung übermittelt, jedoch schließlich sammt den mehrfach erwähnten Beilagen Nr. 2, 7 und 8 in dem Archive der politischen Landesbehörde sorgfältig aufbewahrt.

Copien der Begehungsprotokolle nebst Beilagen sind dem Handelsministerium und der Bahnunternehmung; ferner, jedoch lediglich mit der Beilage 7, dem Reichs-Kriegsministerium und der Generalinspektion auszufolgen.

**§. 18.** Wenn auf einer im Bau oder im Betrieb stehenden Bahn Um- oder Zubauten ausgeführt werden sollen, welche die Landverkehrsverhältnisse oder die Wasserläufe oder Bergwerke beeinflussen, so ist unter allen Umständen eine politische Begehung abzuhalten. Ist damit eine Enteignung verbunden, so ist genau nach den vorstehenden §§. 12—17 vorzugehen. Handelt es sich dagegen um eine derartige Bauherstellung ohne Enteignung, so wird das Project, beziehungsweise der Vorschlag nicht in den Ortsgemeinden, sondern wie im §. 3 nur acht Tage lang in den Bezirkshauptmannschaften aufgelegt, die Verhandlung aber von der Commission (§. 15) nicht am Sitze der Landesbehörde, sondern an Ort und Stelle durchgeführt.

Kommen keine Wege und Wasserläufe oder Bergwerke ins Spiel, so entfällt die politische Begehungscommission und es ist in Betreff der Grundeinlösung nach §. 21 des Enteignungsgesetzes vorzugehen.

Sind endlich weder Wege, Wasserläufe und Bergwerke berührt, noch Enteignungen nothwendig, so kann die *Genehmigung des Handelsministeriums* auch ohne Localcommission erfolgen.

## E. Bauconsens.

**§. 19.** Kein Bau darf ohne vorausgehende Genehmigung des Handelsministeriums zur Ausführung kommen.

Der Bauconsens kann sachgemäß kein allgemeiner sein, sondern ergibt sich — die Besitzergreifung des erforderlichen Baugrundes vorausgesetzt — für die verschiedenen Arbeiten aus der Genehmigung der betreffenden Projecte, nach Maßgabe nachstehender Bestimmungen.

In Zukunft ist sich in allen Fällen, in welchen Eisenbahnbauarbeiten im Gebiete einer Festung vorzunehmen sind, vor Inangriffnahme derselben bei dem betreffenden Festungscommando, oder wenn die Befestigungen erst im Entstehen begriffen wären, bei der Befestigungsbaudirection unter gleichzeitiger Vorlage der Pläne mit dem Bauconsense zu legitimiren. (SM. 11. Sept. 1871, S. 17807.)

Die Bahnen haben sich nicht nur selbst jeder Bauführung vor dießbezüglich erteiltem Bauconsense zu enthalten, sondern auch die Einbindung von Schlepfbahnen in die gesellschaftlichen Linien, beziehungsweise Stationen in keinem Falle vor erteilter behördlicher Genehmigung zu gestatten. (GZ. 8. April 1873, S. 3373, GB. 1873 : 46.)

Bauten aller Art, welche weniger als 5 Klafter vom äußersten Schienenstrange einer Station ausgeführt werden sollen, sind unbedingt vor ihrer Inangriffnahme der Genehmigung der General-Inspection zu unterziehen. Selbstverständlich ist ihr jede Herstellung oder Veränderung innerhalb der Bahngränzen, wenn dieselben auch nicht ihrer oder der speciellen Genehmigung des Handelsministeriums bedürfen, zur Richtigstellung der vorhandenen Pläne bekannt zu geben. (GZ. 1. Oct. 1874, GB. 1874 : 121.)

**§. 20.** Die Genehmigung der Normalien für Bahnprofile vorausgesetzt, ergibt sich der Bauconsens für die Erd- und Nebenarbeiten aus der vorläufigen handelsministeriellen Genehmigung des Detailprojectes (§. 14 letzter Absatz) in Verbindung mit dem anstandslosen Ergebnisse der politischen Begehung, eventuell mit der Entscheidung des Handelsministeriums über dieselbe.

**§. 21.** Der Bauconsens für die Kunstbauten ergibt sich aus der politischen Begehung wie bei den Erdarbeiten (§. 20) und aus der handelsministeriellen Genehmigung der betreffenden Normalien, beziehungsweise der abweichend davon für bestimmte Verhältnisse entworfenen Kunstbauten.

Die im Wege der politischen Begehung bestimmten lichten Oeffnungen (Breiten und Höhen) sind, wenn das Gegentheil nicht ausdrücklich bedungen ist, als Minima zu betrachten, welche ohne weitere *commissionelle* Verhandlung vermehrt, aber *nicht vermindert* werden können.

Für eiserne Bahnbrücken ist die Verordnung vom 30. August 1870, RGBl. Nr. 114, maßgebend. Auf Secundärbahnen können jedoch Erleichterungen zugestanden werden.

Bei eisernen oder hölzernen Straßen- und Wegbrücken (insbesondere Oberfahrten) ist der Berechnung eine Probebelastung von 400 Kilogramm per Quadratmeter Brückenfläche zu Grunde zu legen, falls nicht besondere Localverhältnisse eine Ausnahme rechtfertigen.

§. 22. Die Hochbauprojecte werden in der Regel im Maßstabe von 1:100 für die Aufrisse, 1:100 oder 200 für die Grundrisse bei dem Handelsministerium eingereicht, vorerst von der Generalinspektion der österreichischen Eisenbahnen vom fachlichen, dann von der politischen Landesbehörde vom Standpunkte der Landesbauordnung und der Localinteressen begutachtet und schließlich vom Handelsministerium genehmigt.

§. 23. Die Geleisepläne (speciellen Situationspläne) der Stationen (im Maßstabe von 1:1000) werden vom Handelsministerium genehmigt.

Die Normalien für Oberbau, Signale, mechanische Einrichtungen, Einfriedungen, Wegschränken u. s. w., unterliegen ebenfalls der Genehmigung des Handelsministeriums.

§. 24. Die Genehmigung der Entwürfe für Locomotiven und Wagen erfolgt nur im Falle einer finanziellen Betheiligung des Staates, nach Maßgabe der betreffenden Abmachungen, oder im Falle der beabsichtigten Einführung neuer oder ungewöhnlicher, die Sicherheit berührender Erfindungen und Einrichtungen.

## F. Feuersichere Herstellungen.

§. 25. Bei Aufstellung der Detailprojecte sind nachstehende Grundsätze zu beachten:

Als Feuerrayon gilt der Raum, der von einem in einem Verhältnisse von 1:3 geneigten fictiven Dache überdeckt würde, dessen First 10 Meter über der Schienenoberkante in der Geleisemitte hinlief und dessen Breite auf jeder der beiden Bahnseiten 30 Meter, von der Geleisemitte an, betrüge.

Innerhalb des Feuerrayons sind an Gebäuden Holz- und Strohdächer ausgeschlossen, ebenso Bretter- und Blockwände, falls dieselben nicht mit einem Mörtelanwurfe versehen sind.

Als feuerficheres Eindeckungsmaterial gilt auch die Dachpappe. Deren Anwendung auf Wohn- und solche Gebäude, welche zur Unterbringung von Lebensmitteln und Futtervorräthen dienen, soll jedoch nur mit Zustimmung des Versichers stattfinden.

Miegelwandbauten mit ausgemauerten Feldern sind als feuerficher anzusehen.

Soll die herrschende Windrichtung und die sonstigen localen Verhältnisse es zulässig machen, können Erleichterungen (insbesondere Schindeldächer) innerhalb des oben definierten Feuerrahmens gewährt werden.

Kömt bei kleinen Gebäuden nur ein Theil der Dach- oder Wandflächen in den Feuerrahmen, so ist je nach dem Flächenverhältnisse und den localen Umständen die ganze Dach- oder Wandfläche feuerficher herzustellen oder unverändert zu belassen.

Handelt es sich um größere Dachflächen, so sind die Grenzlinien der neuen Eindeckung entweder mit dem First oder mit dem Giebel parallel zu ziehen.

In jenen Fällen, wo aus Rücksicht der Feuerficherheit Verpachtung der Mäule oder Fortbildung von Miegelwänden angedacht wurde, sind darunter im ersteren Falle eine Eindeckung der Mäule, und im letzteren Falle im Sinne der Vdg. v. 25. April 1868, § 2413—2415 u. 1868, Miegelwände mit ausgemauerten Feldern zu verstehen. Was die sogenannten Kegelschindeldächer betrifft, ist zwar in den betreffenden Bestimmungen zwischen bestimmten und Kegelschindeldächern nicht unterschieden, bemerkenswerth wird aber dort, wo der Verkauf eines Kegelschindeldaches auch im anderen Feuerrahmen als unzulässig erkannt werden sollte, die Herstellung eines bestimmten Daches angedacht sein. (HM 10. März 1878, §. 41744, G.B. 1878 58)

Die §§. 25 und 26 der Vdg. v. 25. Jän. 1879 haben nicht die Bestimmung der Bestimmungen für Ren- und Umbauten im Sinne der Handelsverordnungen zum Gegenstande, sondern enthalten lediglich die Grundsätze, welche dann zu beachten kommen, wenn es sich darum handelt, mit Rücksicht auf eine neue Gebäudeanlage den factischen Zustand bestehender Gebäude zum Zwecke erhöhter Feuerficherheit vor Eröffnung des Betriebes zu verbessern. (HM 24. März 1879, §. 2041, G.B. 1879: 41)

Es kann darüber kein Zweifel abwalten, daß — wenn von einer Commission oder von der Commission bestehender Gerichte gesprochen wurde — dem Beobachtung erwachsen ist, daß die Beachtung geübt werden kann, wo anders wollte, so ist die Beachtung abhängig, wie die Beachtung nicht durch die im Vertragstexte festgesetzt ist. (HM 1881: 184)

Die Bestimmungen der §§. 25—27 der Vdg. v. 25. Jän. 1879 haben nur die Wirkung neuer Vorschriften im Auge, welche eintreten, wenn

in Folge der Erbauung einer neuen Eisenbahn bestehende Gebäude in ihrer Sicherheit gegen Feuergefahr bedroht werden, und welche daher eine Verbesserung des vorfindlichen Zustandes bezwecken. — Was die Entfernungen betrifft, welche Private bei Bauführungen oder gewissen Arten derselben in der Nähe von bestehenden Eisenbahnen einzuhalten haben, so sind hiesür in erster Linie die Bestimmungen der Landesbauordnungen maßgebend und haben außerdem die älteren Vorschriften, insbesondere die Bestimmungen des Hftzld. v. 28. Dec. 1843, §. 40114—1665, BGC. Bd. 71 Nr. 137, S. 307 (selbstverständlich bloß für die Landesgebiete, für welche es erlassen ist) insoweit Geltung, als besondere Landesbauordnungen nicht existiren oder wo eine solche Landesbauordnung — wie dieß z. B. bei jener für Böhmen der Fall ist — eine einschlägige Verfügung nicht enthält. (Hft. 23. Sept. 1879, §. 11179, GB. 1879: 116.)

**§. 26.** Die feuersicheren Herstellungen sind Gegenstand einer besonderen, nach der politischen Begehung durchzuführenden commissionellen Verhandlung, wosern sie nicht in Folge ihrer Geringfügigkeit der politischen Begehung oder einer nachträglichen Grundeinlösungsverhandlung (§. 21 des Enteignungsgesetzes) überlassen werden können.

Die seitens der Bahnunternehmung zu machende und im Falle einer abgesonderten Behandlung bei der Generalinspection einzureichende Vorlage umfaßt:

1. ein Verzeichniß der im Feuerrayon gelegenen Gebäude mit Angabe des gegenwärtigen Bauzustandes und der vorgeschlagenen Herstellungen;

2. eine Copie oder Auszüge aus dem großen Situationsplane (§. 14 Nr. 2);

3. die nöthigen Querprofile mit Angabe der in Frage stehenden Gebäude.

Die Commission wird von der politischen Landesbehörde angeordnet und besteht aus einem Vertreter derselben als Leiter, einem Vertreter der Generalinspection und einem technischen Vertreter der politischen Landesbehörde.

Im Falle eines Anstandes entscheidet das Handelsministerium.

**§. 27.** Die Collaudirung der ausgeführten feuersicheren Herstellungen erfolgt womöglich durch einen Vertreter der politischen Bezirksbehörde, und falls sich ein Anstand ergibt, durch einen Vertreter der Generalinspection und einen technischen Vertreter der politischen Landesbehörde.

Der Collaudirungsbefund wird der Bahnunternehmung im ersteren Falle unmittelbar, im letzteren Falle eventuell nach eingeholter Entscheidung des Handelsministeriums von der politischen Landesbehörde ausgefolgt.



Die Collaudirung der feuersicheren Herstellungen muß vor der Einleitung von Materialzügen (§. 28) beendet sein und deshalb die Durchführung der vorgeschriebenen Arbeiten und Amtshandlungen entsprechend beschleunigt werden.

### G. Benützungsconsens.

**§. 28.** Der provisorische Locomotivbetrieb auf im Bau begriffenen Bahnen zum Zwecke von Material- und Arbeitertransporten darf nur mit Genehmigung der Generalinspection eingeleitet werden.

Zu diesem Behufe hat die Bahnunternehmung unter Angabe der zu befahrenden Strecke sich an die erwähnte Behörde zu wenden und hiebei

- a) daß für die Durchführung dieses Betriebes bestellte, verantwortliche Organ namhaft zu machen;
- b) den Nachweis der Collaudirung der feuersicheren Herstellungen in der fraglichen Strecke beizubringen (§. 27);
- c) falls die Brückenproben (§. 29) noch nicht vorgenommen sind, das Gewicht der provisorisch zu verwendenden Locomotiven bekannt zu geben.

Genehmigt die Generalinspection den provisorischen Locomotivbetrieb, so hat sie gleichzeitig die politische Landesbehörde von den vorgeschriebenen Bedingungen in Kenntniß zu setzen.

Vor Einleitung der, der Bahneröffnung stets vorangehenden Dienstzüge ist unter allen Umständen der provisorische Locomotivbetrieb für die ganze zu eröffnende Linie zu erwirken.

**§. 29.** Die Erprobung der eisernen und hölzernen Bahnbrücken erfolgt auf Grund der Verordnung vom 30. August 1870, falls nicht die besonderen Genehmigungsbedingungen (§. 21) insbesondere auf Secundärbahnen ein theilweises Abgehen davon bedingen.

Die Vornahme der Brückenproben erfolgt durch die Generalinspection über Einschreiten der Bahnunternehmung.

Ueber das Resultat der Erprobungen wird ein Protokoll in zweifacher Ausfertigung aufgenommen, deren eine durch die Bahnunternehmung der technisch-polizeilichen Prüfungscommission vorzuweisen ist (§. 31).

*Inwieferne die erbauten Weg- und Straßenbrücken (Ober-*

fahrten) zu erproben sind, wird nach Maßgabe der Genehmigungserlässe von der Generalinspektion entschieden.

**§. 30.** Bei Vollenbung einer neuen Bahnstrecke hat die Bahnunternehmung dem Handelsministerium in doppelter Ausfertigung

1. das Generallängenprofil (§. 2 Nr. 3),
2. das Speciallängenprofil (§. 2 Nr. 4),
3. die Detailkarte (§. 2 Nr. 2),
4. die Geleisepläne (§. 23)

in vollkommener Uebereinstimmung mit der Ausführung zu liefern.

Das eine Exemplar dieser Behelfe, auf Leinwand aufgezogen, ist dem Gesuche um Eröffnung beizuschließen.

Das zweite, für das Reichs-Kriegsministerium bestimmte Exemplar, ist binnen Monatsfrist sammt nachstehenden weiteren Behelfen einzureichen, nämlich

5. generellen Darstellungen der Brücken von 50 Meter oder noch größerer Spannweite im Maßstab von mindestens 1 : 200.

**§. 31.** Die Prüfungscommission hat sich auf Grund des §. 2 der Eisenbahnbetriebsordnung vom 16. November 1851, RGW. Nr. 1 ex 1852, zu überzeugen, ob auf der zu eröffnenden Bahn ein regelmäßiger, ungestörter und sicherer Betrieb mit vollem Grunde erwartet werden kann. (Vgl. §. 34.)

Die Commission hat sich insbesondere durch Acteneinsicht zu überzeugen, daß die feuersicheren Herstellungen, sowie etwaige Sicherungsbauten in Bergwerken vollendet sind (§. 27) und daß die vorschriftsmäßigen Brückenproben ein befriedigendes Resultat geliefert haben (§. 29). Der Bauzustand der einzelnen für die Militärverwaltung zu leistenden Herstellungen ist in dem Commissionsprotokolle ausdrücklich zu erwähnen.

Die technisch-polizeiliche Prüfung muß mindestens fünf Tage vor der beabsichtigten Eröffnung des Betriebes vorgenommen werden.

Die Commission besteht aus:

zwei Vertretern der Generalinspektion der österreichischen Eisenbahnen, deren Rangältestem die Leitung der Commission zusteht,

einem Vertreter der politischen Landesbehörde.

Den Eröffnungsconsens erteilt über Antrag der Commission das Handelsministerium.

Falls zur Zeit der Bahneröffnung eine bedungene Stationszufahrtsstraße nicht im fahrbaren Zustande hergestellt ist, kann die betreffende Station bis auf weiteres von der Eröffnung ausgeschlossen werden.

**§. 32.** Die Ertheilung des Benützungscensens von Erweiterungs- oder Erneuerungsbauten auf im Betrieb stehenden Bahnen ist Sache der Generalinspektion der österreichischen Eisenbahnen. Diese Behörde hat von Fall zu Fall zu entscheiden, ob sie einen vorherigen Localaugenschein für nothwendig hält, wofern der Genehmigungserlaß des in Frage stehenden Bauprojectes nicht schon eine auf den Benützungscensens bezügliche Bestimmung enthält.

**§. 33.** Für jede Locomotive erfolgt der Benützungscensens auf Grund einer speciellen Prüfung in Ausführung des §. 21 der Eisenbahnbetriebsordnung vom 16. November 1851, durch die dort bezeichnete Commission.

Dieser Prüfung hat die Kesselprobe auf Grund der Verordnungen vom 1. October 1875, NGB. Nr. 130, und vom 20. Juli 1877, NGB. Nr. 78, voranzugehen.

Für die Personen- und Lastwagen wird ein besonderer Benützungscensens nur ertheilt, falls ein solcher bei der Genehmigung (§. 24) vorbehalten wurde.

**§. 34.** Abgesehen von den feuersicheren Herstellungen (§. 27) erfolgt der Benützungscensens stets nur unter dem selbstverständlichen Vorbehalte der Collaudirung, sei es, daß diese bereits theilweise oder ganz durchgeführt, oder noch ausständig sei.

Nur bei Eröffnung garantirter Linien treten Collaudirungsfragen in zweifacher Richtung auch an die technisch-polizeiliche Prüfungscommission heran. Letztere hat nämlich, womöglich im Einvernehmen mit dem gesellschaftlichen Vertreter:

1. einen besonderen Antrag zu stellen über den Betrag, welcher nach Maßgabe der rückständigen Leistungen von der mit dem Eröffnungstage ins Leben tretenden Reinertragsgarantie bis zum Zeitpunkte der concessionsmäßigen Vollendung des Baues und der Betriebsausrüstung in Abzug zu bringen wäre;

2. diejenigen Strecken oder Bauwerke zu bezeichnen, deren *Erhaltungskosten* vorläufig und bis zu ihrer Vollendung,

beziehungsweise Collaudirung aus dem Baufonde zu bestreiten sind und die Betriebsrechnung nicht belasten dürfen. Letztere Ausschließung wird insbesondere für nicht gehörig beschottete Geleisstrecken, für unvollendete Böschungen, Gräben und Einschnitte einzutreten haben.

Die Organe der k. k. Generalinspektion haben bei der Vornahme technisch-polizeilicher Bahnprüfungen sorgfältigst zu erheben, ob und in welcher Weise den bei der technisch-militärischen Revision, der politischen Begehung und während des Bahnbaues aus militärischen Rücksichten gestellten Anforderungen seitens der Bahnunternehmungen entsprochen wurde, und die in dieser Beziehung gemachten Wahrnehmungen in die Prüfungsprotokolle speciell aufzunehmen. (GZ. 30. Juli 1881, GZ. 1881 : 65).

## II. Schleppbahnen.

§. 35. Schleppbahnen, das heißt, in öffentliche Bahnen einmündende Bergwerks- oder Industriebahnen ohne Personen-transport (mit oder ohne Locomotivbetrieb) sollen womöglich in Stationsgeleise und nicht in die freie Hauptbahn einmünden.

Abweichungen von dieser Regel sind in dem Baugesuche ausdrücklich durch die localen Hindernisse zu begründen und zwar unter Vorlage des Längenprofils (§. 2 Nr. 4) jener Strecke der Hauptbahn, welche die zwei Stationen enthält, zwischen denen die Schleppbahn einmünden soll.

Dabei ist in umfassender Weise Sorge zu tragen, daß die mit den Weichen in freier Bahn verbundene Gefahr möglichst beseitigt und daß das Anhalten der Züge der Hauptbahn, wo solches beabsichtigt wird, wie auch das Aufstellen der Wagen auf der anstoßenden Schleppbahn, wenn es erforderlich ist, entweder durch die Anordnung der Nebengeleise oder durch die Gefällsverhältnisse gehörig erleichtert und gesichert werde.

(§§. 36 bis 38 aufgehoben durch §. 20 der Verordnung des k. k. vom 29. Mai 1880.)

## III. Allgemeine Bestimmungen.

§. 39. Die Pläne jeder zu gleichzeitiger Eröffnung bestimmten Bahnstrecke sind nicht stückweise, sondern für die ganze Ausdehnung dieser Bahnstrecke zugleich einzureichen, *es wäre denn, daß besondere Ausnahmsgründe geltend zu machen wären.*

Diese Bestimmung erstreckt sich auf die Kunst- und Hoch- en, Geleisepläne u. s. w.

**§. 40.** Außer den Monatsberichten über die Bau- gleit ist alle drei Monate der Generalinspektion ein Längsprofil (§. 2 Nr. 4) vorzulegen, auf welchem der schritt der Erdarbeiten, Kunst- und Hochbauten und ise durch Farben dargestellt ist. \*)

Mit Erlaß des Handelsm. vom 17. Mai und 25. August 1869, 10214, dann vom 3. April 1870, S. 4300, EB. 1870 : 30, 31. Mai 2, S. 11369, EB. 1872 : 46, wurde die Vorlage monatlicher Baufort- stitstableaux und Erläuterungsberichte über die im Bau begriffenen upt- und Schlepfbahnen angeordnet.

Mit Erlaß des Handelsmin. vom 5. Juni 1871, S. 9437, EB. 1 : 47 wurde die fallweise Anzeige aller bei Eisenbahnbauten vorkom- nben Unglücksfälle angeordnet.

**§. 41.** Alle eingereichten Projecte sollen von einem ischen Berichte begleitet sein, der die vorgeschlagenen berungen erläutert und begründet.

Dieser Bericht, wie überhaupt alle Projectstücke sollen rt und unterfertigt sein.

Der in Anwendung gebrachte Verjüngungsmaßstab muß jeder Zeichnung eingeschrieben sein.

Die vorzulegenden Zeichnungen und Schriftstücke sind im mat von 21 auf 34 Centimeter zusammengefaltet, und 3 Stück mit einer äußeren Ueberschrift versehen, einzu- en.

Muster der verschiedenen Pläne können bei der General- ection eingesehen und bezogen werden.

Alle Stücke einer Vorlage sind fortlaufend zu num- iren und jeder aus mehr als drei Stücken bestehenden lage ist ein Stückverzeichnis (Consignation) beizugeben.

Principiell kann keine Bahngesellschaft von der Vorlage der Pläne : Neu- oder Reconstructionsbauten befreit werden und könnte nur bei rstellungen, welche nach vorliegenden genehmigten Normalien genau er mit bloß unwesentlichen Abänderungen ausgeführt werden, von der tlage der bezüglichen Pläne von Fall zu Fall abgesehen werden, wenn um unter Berufung auf die betreffenden Normalien ausdrücklich gebeten ch. (SM. 23. August 1873, S. 25624, EB. 1873 : 99.)

**§. 42.** Falls in Zeichnungen und Schriftstücken die ennungen der gesetzlichen Maße und Gewichte abgefürzt den wollen, sind nachstehende Bezeichnungen anzuwenden. \*)

\*) Siehe SM.-Erlaß v. 27. April 1883 im 3. Theile dieser Sammlung. f. Slg. XVII. Eisenbahngesetz.

Längenmaße:		Körpermaße:	
für Meter . . . .	m	für Liter . . . .	l
" Centimeter . . .	cm	" Hektoliter . . .	hl
" Millimeter . . .	mm	" Kubikmeter . . .	cbm
" Kilometer . . . .	km	" Kubikcentimeter .	ccm
		" Kubikmillimeter .	cmm
Flächenmaße:		Gewichte:	
für Ar . . . . .	a	für Gramm . . . .	g
" Hektar . . . . .	ha	" Milligramm . . .	mg
" Quadratmeter . .	qm	" Kilogramm . . .	kg
" Quadratcentimeter	qcm	" Tonne . . . . .	t
" Quadratmillimeter	qmm		
" Quadratkilometer	qkm		

**§. 43.** Diejenigen Vorlagen, welche die Einreicher mit der Genehmigung der Regierung versehen zurückzubekommen wünschen, müssen in doppelter Ausfertigung gemacht werden.

Die im §. 14 erwähnten Stücke Nr. 2 und 7 müssen in dreifacher Ausfertigung eingereicht und von der Begehungscommission vidiert werden.

Die Duplicate sind in abgesonderten Bündeln vorzulegen.

**§. 44.** Auf den Längenprofilen sollen die sogenannten Stationsnummern ausfallen und durch die Distanzen vom Anfangspunkte der Linie ersetzt werden.

Diese Längeneintheilung muß auf den Karten und Plänen derart wiederholt sein, daß die Identität der Punkte des Planes und des Profiles nicht zweifelhaft sein kann.

Auf den Profilen sind auch die Entfernungen der Stationen (von der Mitte der Aufnahmsgebäude gemessen) und die Höhe der Vergleichungsebene über dem Meere bei jedem Abßatz einzuschreiben.

Auf den Detaillängenprofilen sind alle Niveau-Ueberfahrten, Kunstbauten, Stützmauern u. s. w.; auf den General-längenprofilen wenigstens die Hauptbauwerke (Tunnel, Viaducte, Brücken) einzuzichnen.

**§. 45.** Die Nieder- und Hochwässer sind sowohl auf den Längenprofilen, als auf den Detailprojecten der Brücken und Durchlässe anzugeben. Bei größeren Flüssen sind nach Umständen auch die Grenzen des Ueberschwemmungsgebietes auf den Karten und Situationsplänen zu bezeichnen.

Bei Gebirgsbahnen, die sich an Lehnen erheben, ist es wünschenswerth, die Thalsohle wenigstens annähernd auf den Uebersichtsprofilen (§. 1 Nr. 2 und §. 2 Nr. 3) einzuzichnen.

§. 46. Dem Handelsministerium bleibt es vorbehalten, jederzeit, sobald die getroffenen Einrichtungen sich nach seinem Ermessen als unzulänglich erweisen, zur Wahrung der Sicherheit und der öffentlichen Interessen die nöthigen Ergänzungen und Abänderungen der genehmigten Projecte nach Einvernehmung der betreffenden Bahngesellschaften anzuordnen.

Abweichungen von den genehmigten Entwürfen, sie wären denn ganz unwesentlich, dürfen von den Bahngesellschaften, auch wenn sie mit den zunächst Betheiligten einig sind, nur nach eingeholter Zustimmung des Handelsministeriums ausgeführt werden.

§. 47. Anstatt die Einwendungen und Begehren der Betheiligten einfach zu Protokoll zu nehmen, hat jede Commission (§§. 3, 10, 15 und 31), sofern es sich um eine zu treffende Entscheidung des Handelsministeriums handelt, darüber einen bestimmten Antrag zu stellen.

Zur Beschlußfähigkeit einer Commission ist die Anwesenheit von mindestens drei Mitgliedern erforderlich. Ist der Commissionsbeschluß nur mit Stimmenmehrheit gefaßt, so ist die Vertheilung der Stimmen im Protokolle anzuführen.

Ueber Vorschläge, welche die Abänderung der vorgelegten Projecte bezwecken, soll ohne vorherige Anhörung des Vertreters der Bauunternehmung nicht beschloffen werden.

§. 48. Durch gegenwärtige Verordnung werden alle entgegenstehenden Bestimmungen früherer Verordnungen und Erlässe außer Wirksamkeit gesetzt.

Gänzlich aufgehoben werden insbesondere:

die Verordnung vom 4. Februar 1871, MGB. Nr. 8,  
die Verordnung vom 30. August 1877, MGB. Nr. 84,  
endlich die in einem besonderen Erlasse näher zu bezeichnenden Erlässe des Handelsministeriums und der Generalinspection.

Auf Grund der Vdg. v. 25. Jänner 1879, MGB. Nr. 19 und insbesondere in Ausführung des §. 48 derselben, finde ich folgende Erlässe, welche durch die erwähnte Vdg. überflüssig geworden sind, oder mit deren Bestimmungen nicht mehr im Einklange stehen, ausdrücklich außer Kraft zu setzen. (HM. 3. Februar 1879, B. 2216, GB. 1879 : 17.)

**Ver:**  
der außer Kraft tretenden Erlässe des Handelsministeriums  
(Beilage des Erl. v.

Post-Nr.	E r l a ß			
	Behörde	Datum	Jahr	Zahl
1	Handelsministerium	8./2.	1870	25533—1869
2	dto.	24./6.	1871	25217—1870
3	dto.	20./9.	1871	18658
4	dto.	21./4.	1876	12173
5	dto.	16./12.	1872	36440
6	Gen.=Inspection	8./4.	1873	3373
7	Handelsministerium	17./5.	1870	4005
8	dto.	25./2.	1870	24609—1869
9	Gen.=Inspection	14./2.	1874	181/I
10	dto.	29./2.	1871	7581
11	dto.	5./8.	1873	2696
12	Handelsministerium	2./2.	1873	36375
13	dto.	6./6.	1873	2928
14	Gen.=Inspection	24./8.	1874	6564
15	dto.	28./3.	1875	2613
16	Handelsministerium	13./1.	1875	37311—1874
	Gen.=Inspection	6./2.	1875	1172
17	Handelsministerium	30./7.	1871	15432
	Gen.=Inspection	4./8.	1871	5073
18	Handelsministerium	31./10.	1870	15634
19	dto.	26./12.	1871	24038
20	dto.	13./1.	1874	43267
21	dto.	24./5.	1875	7736
		10./7.	1875	4519
22	Handelsministerium	8./7.	1876	19832
	Gen.=Inspection	12./10.	1876	9491
23	Handelsministerium	3./3.	1873	29592—1872
24	Gen.=Inspection	7./4.	1873	9004
25	Handelsministerium	5./2.	1875	3758



**Zeichniß**

und der Generalinspektion der österreichischen Eisenbahnen.  
3. Febr. 1879, S. 2216.)

verlautbart in				b e t r e f f e n d
Gesetz- Sammlung		Central- blatt		
Bd. Nr.	Seite	Nr.	Jahr- gang	
I. Eisenbahnbau.				
a) Projectsgenehmigung.				
III	285	14	1870	} Abgekürztes Verfahren bei geringfügigen Projectänderungen.
III	286	55	1871	
IV	44	78	1871	
V	114	53	1876	} Rechtzeitige Vorlage der Pläne und Verpflichtung, die Baubewilligung abzuwarten.
V	112	3	1873	
V	112	46	1873	
III	293	58	1870	} Bestimmung des Minimums des Kreuzungswinkels bei Niveauübergängen.
V	175	70	1870	
V	124	31	1874	
IV	40	89	1871	} Bestimmung der Höhen für Durchfahrten. Bestimmung über die Bemessung der Sichtweite bei Objecten.
V	128	91	1873	} Verfassung der Pläne bei Abänderung von Projecten oder für die Grundeinlösung.
V	148	50	1875	
V	149	50	1875	
—	—	—	—	} Prüfung der Eisenbahnüberbrückungen.
—	—	—	—	
V	150	50	1875	
c) Feuersthere Herstellungen.				
—	—	—	—	} Normen für die feuersthere Herstellung und die bezüglich Commission.
—	—	—	—	
V	150	50	1875	
d) Militärische Erfordernisse.				
—	—	—	—	} Erhebungen über die Erfüllung der militärischen Anforderungen.
—	—	—	—	
e) Sonstige den Eisenbahnbau betreffende Anordnungen.				
III	303	91	1870	} Vorlage von Arbeits-Längenprofilen.
IV	45	4	1872	
V	170	25	1874	
—	—	—	—	} Einladung der Handelskammer zur Stationscommission.
—	—	—	—	
V	88	79	1876	
V	89	116	1876	} Vertretung der Montanbehörden bei der Tracenrevision.
II. Eisenbahnbetrieb.				
Betriebsöffnung.				
V	152	31	1873	} Erfordernisse behufs Einleitung von Materialzügen.
V	152	45	1873	
V	177	23	1875	
Vorgang bei Anträgen auf Betriebsöffnung.				

## B. Besondere Bestimmungen.

## 1. Vorschriften über Brückenbau.

Verordnung des k. k. Handelsministeriums v. 15. Sept. 1887,  
RGBl. Nr. 109,

betreffend die Sicherheitsrücksichten, welche bei Eisenbahnbrücken,  
Bahnüberbrückungen und Zufahrtsstraßenbrücken zu beobachten  
sind.

Auf Grund der Bestimmungen der Eisenbahnbetriebsordnung vom  
16. Nov. 1851, RGBl. Nr. 1 ex 1852, wird Folgendes verordnet:

## A. Neu zu erbauende Eisenbahnbrücken.

## §. 1. Projectsvorlage.

Die Bauentwürfe für neu herzustellende Eisenbahnbrücken sind noch  
vor Beginn der Herstellung dem Handelsministerium zur Genehmigung  
vorzulegen.

Diese Vorlage hat zu enthalten:

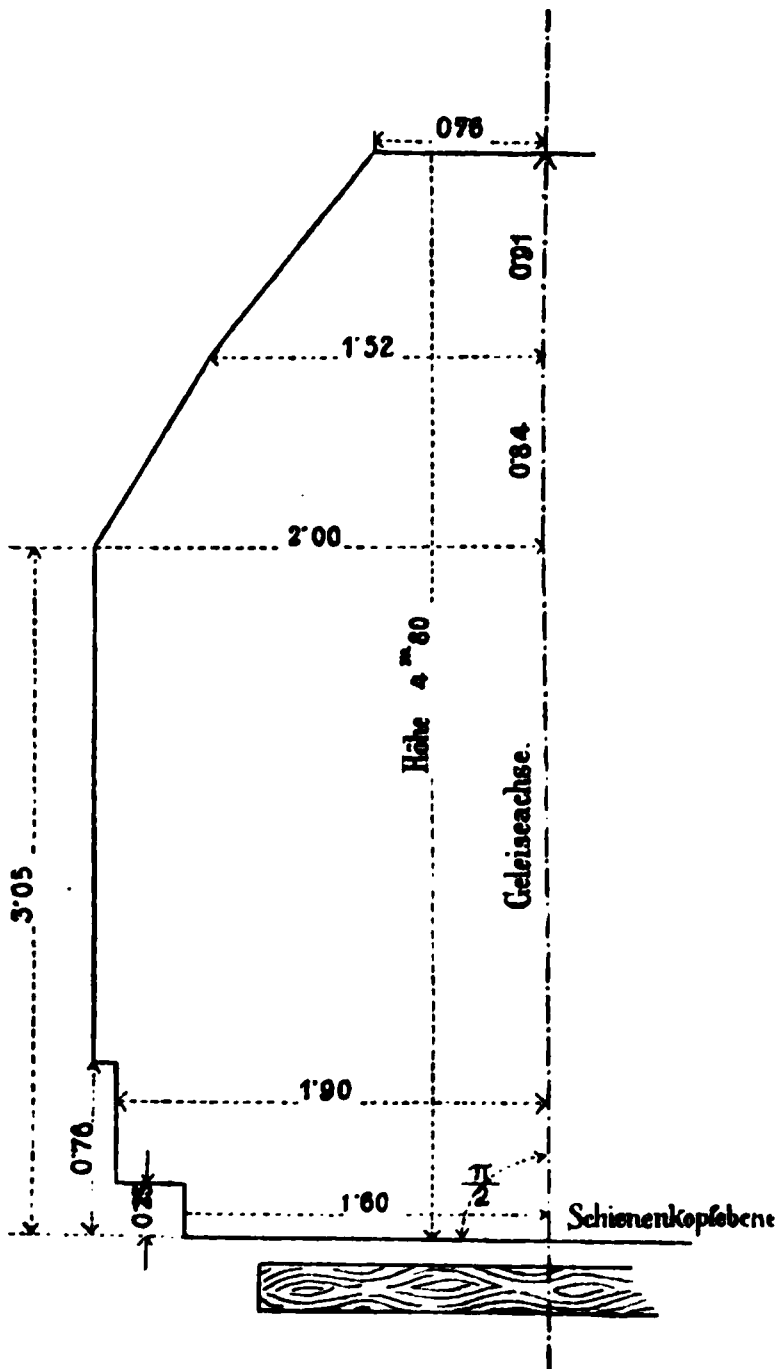
- a) Eine Situationsstizze der generellen Brückenanlage im Maßstabe von  
1 : 1000, sowie die Uebersichts- und Detailzeichnungen der Pfeileranlage  
im Maßstabe von 1 : 100, ferner die schematische Materialvertheilung,  
die Uebersichts- und Detailzeichnungen der Tragconstruction, letztere  
im Maßstabe von 1 : 10 (für etwa beigegebene Detailübersichtszeich-  
nungen auch 1 : 15 oder 1 : 20) mit Angabe der für die Tragfähigkeit  
maßgebenden Dimensionen und des Materiales der Constructionstheile.
- b) Den Nachweis des Eigengewichtes (bleibende Last).
- c) Die theoretische Begründung der Dimensionen der Constructionstheile  
und bei Local- und Schleppbahnen außerdem ein den schwersten Fahr-  
betriebmitteln entsprechendes Belastungsschema.
- d) Für Brücken von mehr als 20 Meter Stützweite, sowie bei außergewöhn-  
lichen Systemen oder Constructionsverhältnissen die Berechnung der unter  
der zufälligen Belastung entstehenden größten charakteristischen elastischen  
Formänderungen der Construction.

## §. 2. Räumliche Anordnung der Brücken.

Das Brückenplanum muß bei oben liegender, bezw. versenkter Bahn  
derart breit angeordnet sein, daß an jeder Brückenstelle zwischen der Ge-  
leiseachse und dem nächsten Geländerstabe oder äußeren Dielungsrande  
eine Entfernung von mindestens 2·15 Meter vorhanden ist.

Die gleiche lichte Entfernung muß auch bei unten, beziehungsweise  
zwischenliegender Bahn zwischen der Geleiseachse und den Gurtungen, so-  
wie den Diagonalstreben, und zwar bis auf 2 Meter Höhe oberhalb der  
Dielung vorhanden sein.

Für Verticalständer und verticale Abstreifungen ist eine geringere Entfernung zulässig; für diese, sowie für alle hier nicht besprochenen Constructionstheile überhaupt, ist jedoch mindestens das umstehende Lichtraumprofil einzuhalten.



### §. 3. Belastung.

Die der Berechnung zu Grunde zu legende Belastung setzt sich aus dem Eigengewichte der Construction (bleibende Last) und der durch die Fahrbetriebsmittel erzeugten zufälligen Last (Verkehrslast) zusammen.

Außerdem müssen auch die Einflüsse des Winddruckes, und wenn es das Constructionssystem bedingt, auch jene der Temperaturveränderungen u. s. w. entsprechend berücksichtigt werden.

Für die Berechnungen hat Folgendes zu gelten:

- a) Die der Berechnung der Gurtungen zu Grunde zu legende und auf das ganze Brückenfeld auszudehnende zufällige Belastung ist bei den

üblichen frei aufliegenden Constructionen für jedes Geleise pro laufenden Meter gleich vertheilt, je nach der von Mitte zu Mitte der Auflager zu rechnenden Stützweite folgendermaßen festgesetzt:

Scala a.

Stützweite in Metern	Zufällige Last in Tonnen	Stützweite in Metern	Zufällige Last in Tonnen	Stützweite in Metern	Zufällige Last in Tonnen
1.0	30	5	11.5	40	5.6
1.5	20	10	8.5	80	4.4
2.0	15	15	7.0	120	3.8
2.5	13.5	20	6.5	160	3.4

Für dazwischenfallende Stützweiten ist geradlinig zu interpoliren.

- b) Für die Berechnung der Verstrebungen in den Hauptträgern der bezeichneten Constructionen sind dagegen die der zufälligen Belastung entsprechenden größten Abscherungskräfte in der einen oder anderen Richtung für jeden Brückenquerschnitt beizutragen zu bestimmen, daß man eine nur von diesem Querschnitte bis zu dem bezüglichen Auflager reichende Belastung zuzieht.

Für diese Belastung hat dann ohne Rücksicht auf die Stützweite der Brücke und nur nach der Länge des belasteten Brückenthelles, pro laufenden Meter Geleise gerechnet, folgende Scala zu gelten:

Scala b.



Für dazwischenfallende Längen ist geradlinig zu interpoliren.

- c) Bei continuirlichen Constructionen sind der Berechnung der Gurtungen die den Stützenweiten der belastenden Brückenselber nach Scala a zufallenden Belastungen zu Grunde zu legen und jene Belastungscombinationen zu berücksichtigen, welche die maximalen Momente ergeben.

Für die Berechnung der Verstrebung dieser Constructionen sind dagegen innerhalb der betrachteten Oeffnung die Belastungen nach Scala b, für die gleichzeitig aber auch auf den anderen Brückenselbern anzunehmenden Belastungscombinationen nur die Belastungen nach Scala a in Rechnung zu bringen.

- d) Für andere als die in lit a, b und c betrachteten Constructionen (Hängewerke, Sprengwerke, Bogenbrücken, Balanceträger 2c.) sind, insofern nicht die einfache Anwendung der Scalen a und b zulässig sein sollte, die anzunehmenden Belastungszüge derart zu wählen, daß dieselben bei den üblichen, frei ausliegenden Trägern annähernd den für Letztere gegebenen Belastungen entsprechen, und haben hiefür folgende Annahmen zu gelten:

Als Verkehrslast ist ein ideeller, mit drei vierachsigen Locomotiven zu je 3·6 Meter Gesamttrabstand und 9·5 Meter Gesamtlänge sammt deren dreiachsigen Schleppenden zu je 3 Meter Gesamttrabstand und 6·1 Meter Gesamtlänge, sowie den noch erforderlichen zweiachsigen Lastwagen zu je 3 Meter Radstand und 7 Meter Gesamtlänge zusammengestellter Zug in Betracht zu ziehen, für welchen principiell der Achsendruck bei der Locomotive 13 Tonnen, bei dem Tender 10 Tonnen und bei dem Lastwagen 8 Tonnen beträgt.

Die Einwirkungen dieses Zuges sind jedoch bei kleinen Stützweiten mit Rücksicht auf vorkommende Achsendrucke zu 14 Tonnen entsprechend zu erhöhen, dagegen für sehr große Stützweiten wegen der Wahrscheinlichkeit zu ermäßigen, daß nicht alle Achsenbelastungen und Stände in der ungünstigsten Weise beschaffen sein dürften.

- e) Behufs Berechnung eines Zwischenquerträgers ist als Verkehrslast die Hälfte der nach Scala a resultirenden Gesamtbelastung einer Brücke anzunehmen, als deren Stützweite die Entfernung von dem nächsten linksseitig gelegenen bis zu dem nächsten rechtsseitig gelegenen Querträger zu gelten hat.

Endquerträger sind je nach ihrer constructiven Anordnung fallweise zu berechnen, und ist hiebei im Sinne der vorangehenden Regel der eine fehlende Nachbarquerträger durch eine entsprechend entfernte theoretische Auflagestelle des Geleises zu ersetzen.

Schwellenträger sind wie auf den Querträgern gestützte Hauptträger zu behandeln.

- f) Die Wirkung des Windes ist unter Annahme eines Seitendruckes von 270 Kilogramm per Quadratmeter auf die unbelastete und von 170 Kilogramm auf die durch einen Zug belastete Brücke zu ermitteln, beziehungsweise mit dem nachtheiligeren dieser beiden Einflüsse in Rechnung zu ziehen, wie folgt:

1. Bei der unbelasteten Brücke ist die eine der beiden Tragwände mit ihrer factisch exponirten Fläche, die zweite hingegen mit ihrer auf gleiche Weise zu messenden, jedoch nach der weiter unten folgenden Scala zu reducirenden Fläche in Rechnung zu bringen.

2. Bei der belasteten Brücke ist der Zug als ein 2·5 Meter hohes, 0·5 Meter über den Schienen befindliches fortschreitendes volles Rechteck zu behandeln. Als Angriffsfläche ist hiebei die Fläche des Zuges und des außerhalb des Zugumrisses befindlichen Theiles der einen Tragwand, sowie die *scalamäßig* reducirte Fläche dieser Theile in der zweiten Tragwand in Rechnung zu bringen.

Scala für die Reduction der exponirten Fläche auf der zweiten Tragwand.

Verhältniß der offenen Maschen- Flächen der Gesamtumrißfläche in der ersten Tragwand	Reductionsverhältniß für die exponirte Fläche der zweiten Tragwand.
bei 0·40	0·2
„ 0·60	0·4
„ 0·80	1·0

Bei dazwischenfallenden Werthen ist geradlinig zu interpoliren.

- g) Für Constructionssysteme, bei welchen in Folge der Temperaturveränderungen Mehrspannungen eintreten (Bogenbrücken, continuirliche Träger auf hohen eisernen Fochsen 2c.), sind diese selbstverständlich zu berücksichtigen.

Außerdem sind auch noch etwaige dynamische Wirkungen nach Maßgabe der Tracenverhältnisse und der anzuwendenden Geschwindigkeiten in Rechnung zu ziehen.

Bei Constructionen, welche den Stößen der Fahrzeuge ohne Vermittlung eines elastischen Zwischentheiles direct ausgesetzt sind, muß übrigens eine um 10 Procent vergrößerte Einwirkung der zufälligen Belastung in Rechnung gebracht werden.

- h) Für solche normalspurige Local- und Schleppbahnen, auf welchen die schweren vierachsigen Locomotiven nicht verkehren, sind die in lit. a und b normirten Belastungen entsprechend zu ermäßigen, und zwar:

1. Um 20 Procent für solche Bahnen, deren Brücken nicht nachtheiliger beansprucht werden als durch dreiachsige Locomotiven mit 12 Tonnen Achsenbruch, 1·2 Meter Achsenentfernung und 7·7 Meter Gesamtlänge sammt deren dreiachsigen Schleppwendeln mit 25 Tonnen Gesamtlast und 6·3 Meter Gesamtlänge.

2. Um 40 Procent für solche Bahnen, deren Brücken nicht nachtheiliger beansprucht werden als durch dreiachsige Tenderlocomotiven mit 8·5 Tonnen Achsenbruch, 1·1 Meter Achsenentfernung und 7·2 Meter Gesamtlänge.

#### §. 4. Inanspruchnahme.

Unter Zugrundelegung der im §. 3 lit. a, b, c, d, e, g, h bestimmten Belastungen und Einflüsse, sowie der Eigenlast der Construction darf die rechnungsmäßige Maximalinanspruchnahme des Materials pro Quadratcentimeter der nuhbaren Querschnittsfläche (d. i. nach Abzug der Nietlöcher, sowie der nicht mitwirkenden Theile des vollen Querschnittes) folgende Grenzen nicht überschreiten:

- a) Bei Schweißeisen (Schmiedeeisen) für Zug, Druck und Abscherung:

1. Unter 40·0 Meter Stützweite 700 Kilogramm nebst 2 Kilogramm Zuschlag für jedes Meter Stützweite;

2. von 40·0 Meter Stützweite aufwärts und zwar:

für 40·0 Meter . . . . .	780 Kilogramm,
" 80·0 " . . . . .	840 "
" 120·0 " . . . . .	880 "
" 160·0 " und darüber . . .	900 "

wobei die dazwischenfallenden Stützweiten geradlinig zu interpoliren und für die Quer- und Längsträger jener Werth zu nehmen ist, welcher der Stützweite dieser Träger zufällt;

3. zur Berechnung der Nieten auf Abscherung in nur einer Richtung 600 Kilogramm, beziehungsweise in mehreren Richtungen 500 Kilogramm, wobei noch zu beachten ist, daß die Projection der Nietlochleibung mit nicht mehr als 1400 Kilogramm pro Quadratcentimeter beansprucht werden darf;

4. für die Berechnung des Widerstandes gegen Abscherung in der Walzrichtung 500 Kilogramm;

5. das Schweißisen (Schmiedeeisen) muß bei 3600 Kilogramm Bruchfestigkeit und darüber mindestens 12 Procent Dehnung in der Walzrichtung haben.

Bei einer geringeren Bruchfestigkeit muß eine verhältnißmäßig größere Dehnung, welche bei der noch gestatteten niedersten Bruchgrenze von 3300 Kilogramm mindestens 20 Procent zu betragen hat, vorhanden sein.

Die Dehnung ist an einem Probestabe von 5 Quadratcentimeter Querschnitt bei 20 Centimeter Markenentfernung zu messen. Ist die Verwendung eines Probestabes mit einem anderen als dem zuvor angegebenen Querschnitte nicht zu vermeiden, so ist mit Bezug auf den vorgeschriebenen Normalstab die Markenentfernung derart zu bestimmen, daß sich die Quadrate der Markenentfernungen wie die Querschnittsflächen verhalten.

- b) Bei Gußeisen, welches Material keinen Hauptbestandtheil der freitragenden Construction bilden darf, sind die Eingangs bezeichneten Grenzen mit 700 Kilogramm auf Druck, 200 Kilogramm auf einfachen Zug und 300 Kilogramm auf Zug im Falle der Biegung und
- c) bei Holz mit 80 Kilogramm auf Zug und Druck in der Faserrichtung festgesetzt.
- d) Bei allen auf Pressung in Anspruch genommenen Constructionstheilen ist auf den erforderlichen Widerstand gegen Einknickung Bedacht zu nehmen.
- e) Die Maximalanspruchnahme, welche aus den in §. 3 lit. f normirten Einwirkungen des Windes mit Zuziehung der vorgedachten Inanspruchnahme je nach den betrachteten Constructionstheilen resultirt, darf folgende Grenzen nicht überschreiten:

ad §. 4 lit. a, Punkt 1 und 2 . . . . .	1000 Kilogramm
" §. 4 " a, " 3 . . . . .	700 "
" §. 4 " a, " 4 . . . . .	600 "
" §. 4 " c . . . . .	90 "

## §. 5. Sicherheitsvorkehrungen.

- a) Bei Brücken oder Viaducten mit mehr als 20 Meter Gesamtlänge, zwischen den Schotterabschlußschwellen der Endöffnungen gemessen, muß den gefährdrohenden Folgen einer etwaigen Entgleisung durch besondere Vorkehrungen entgegengewirkt werden.

Die üblichen Sicherheitslangschwellen (resp. Sicherheitschienen) sollen die Fahrchienen nicht um mehr als 3 Centimeter überragen und sind innerhalb des Geleises derart anzulegen, daß zwischen denselben

und den Fahrschienen je eine 16 Centimeter breite Hohlrinne verbleibt, in welche der Radkranz frei einfallen kann.

Die Sicherheitslangschwellen müssen auf den Schotterabschlußschwellen der Endöffnungen frei aufliegen und über die ganze dazwischenliegende Objectlänge durchlaufen.

- b) Den Einflüssen der Temperaturveränderungen ist mittelst beweglicher Auflager Rechnung zu tragen; auch muß für das Dilatationspiel des Oberbaues vorgesorgt werden.
- c) Geländer sind bei allen Brücken anzubringen, welche von der äußersten Weichenspitze einer mit Distanzsignalen versehenen Station, Haltestelle oder Abzweigstelle nicht mehr als 800 Meter oder aber von der Mitte einer Haltestelle, in welcher Zugskreuzungen nicht stattfinden und welche mit Distanzsignalen nicht versehen ist, nicht mehr als 200 Meter entfernt liegen.

Bei Localbahnen wird obige Entfernung ermäßigt, und zwar für Stationen mit Distanzsignalen bis auf 100 Meter über diese Signale, für Stationen ohne Distanzsignale bis auf 400 Meter über die äußerste Weichenspitze und für Haltestellen ohne Zugskreuzung bis auf 100 Meter von deren Mitte hinaus gemessen.

Bei Objecten mit mehr als 20 Meter Länge, zwischen den Schotterabschlußschwellen gemessen, sind ausnahmslos Geländer anzubringen, und wo Parallelsügel vorkommen, auch über diese letzteren zu verlängern.

#### §. 6. Ausnahmefälle.

- a) Für Linien, auf welchen außergewöhnlich schwere Fahrbetriebsmittel verkehren sollen, für Dampfstramwahnlinien, für normalspurige Bahnen ohne Locomotivbetrieb, für Bahnen abnormaler Spurweite, sowie bei Verwendung von Baumaterialien außergewöhnlicher Qualität und überhaupt in Ausnahmefällen können alle vorangehenden Vorschriften von Fall zu Fall entsprechend geändert werden.
- b) Für Materialien, wie Stein, Ziegel, Blei zc., welche im §. 4 nicht angeführt erscheinen, sowie für jene Constructionstheile (Consolen, Säulen zc.), welche zu den Haupt-, Quer- und Längsträgern nicht gehören, unterliegen die bezüglichlichen, möglichst auf Erfahrungen zu basirenden Annahmen einer speciellen Genehmigung.

#### §. 7. Ueberwachung des Baues.

Um von der vorschriftsmäßigen Ausführung der Brücken sich zu überzeugen, wird die Staatsverwaltung nach eigenem Ermessen den Bau überwachen, eventuell auch Festigkeitsproben mit den in Verwendung kommenden Materialsorten auf Kosten der Eisenbahnverwaltung anstellen lassen.

#### §. 8. Einleitung der commissionellen Prüfung und Erprobung.

- a) Der Uebergabe neu hergestellter Brücken an den Bahnverkehr hat eine commissionelle Prüfung und Erprobung voranzugehen. Hierzu wird von Seite der Generalinspektion der österreichischen Eisenbahnen ein Delegirter als Commissionsleiter entsendet.

Die Bahnverwaltung hat um Vornahme dieser Amtshandlung unter Bezeichnung der zu prüfenden Objecte sowie unter Angabe der bezüglichlichen Genehmigungserlässe schriftlich einzuschreiten und zu derselben folgende Beihilfe beizubringen:



1. Die schematische Skizze der zur Verwendung gelangenden Belastungszüge, welche thunlichst dieselben Momenteinwirkungen hervorrufen sollen, wie die im §. 3 (eventuell §. 6) normirten Belastungen.

Diese Züge müssen für jedes Geleise je nach den vorkommenden Stützweiten bis 15·0 Meter, bis 25·0 Meter oder über 25·0 Meter mindestens aus einer, zwei oder drei vollständig ausgerüsteten Locomotiven der schwersten Gattung, welche auf der betreffenden Bahn zu verkehren bestimmt sind, sowie aus den zur Deckung der größten Feldlänge noch erforderlichen auf volle Tragfähigkeit beladenen Wagen gebildet werden.

2. Den rechnungsmäßigen Nachweis der mit dem Probezuge auf den einzelnen Stützweiten gegenüber der vorgeschriebenen Belastung erzielten Procentualbelastungen, sowie den Ausweis der für den Probezug berechneten größten elastischen Formveränderungen.

- b) Zur Prüfung und Erprobung hat die Bahnverwaltung einen sachverständigen Vertreter zu belegen, welcher die genehmigten Original-Pläne und die bezüglichen Genehmigungserlässe beizubringen hat.

Die Bahnverwaltung hat ferner für die Beistellung der Belastungszüge, der entsprechenden Meßvorrichtungen sowie für die Anbringung der im §. 11 besprochenen Firmarken vorzusehen.

### §. 9. Durchführung der Belastungsproben.

- a) Die Erprobung eines jeden Brückenfeldes hat sowohl mit ruhender, als auch mit rollender Last zu geschehen.

Sind mehrere Brücken mit gleicher Construction und gleicher, weniger als 10·0 Meter betragender Stützweite zu prüfen, so ist es gestattet, die Erprobung nicht auf alle diese Brücken auszubehnen, wenn nach Ausspruch des Vertreters der Generalinspection der österreichischen Eisenbahnen die bereits gewonnenen Resultate hinlänglich entscheidend erscheinen.

- b) Zur Erprobung mit ruhender Last sind die im §. 8 lit. a besprochenen Belastungszüge successiv in jene Stellungen zu bringen, bei welchen die Constructionen am nachtheiligsten beeinflusst werden und in jeder dieser Stellungen so lange zu belassen, bis eine weitere Formveränderung nicht mehr wahrnehmbar ist.

Bei den freiaufliegenden üblichen Constructionen genügt es, die successiv über die halbe und ganze Stützweite belastete Brücke zu beobachten.

Bei größeren Bogenconstructionen sind außerdem noch jene zwei Belastungsfälle durchzuführen, bei welchen successiv die Scheitelfelde allein und dann bei unbelastetem Scheitel die beiden Seitenfelder gleichzeitig belastet werden.

Bei continuirlichen Trägern sind für jedes Geleise zwei Belastungszüge erforderlich, mit welchen gleichzeitig zwei Brückenfelder belastet werden können.

Zur Erprobung eines Pfeilers und der über demselben liegenden Trägertheile müssen die anstoßenden Felder auf ihre ganze Länge gleichzeitig belastet werden.

Zur Erprobung der Trägermitte eines Feldes muß die Belastung successiv auf die halbe und ganze Länge desselben, gleichzeitig aber auch auf die ganze Länge des größeren nächsten, beziehungsweise zweit-nächsten Feldes erstreckt werden.

- c) Zur Erprobung mit rollender Last ist vorerst auf jedem Geleise mit dem Probezuge, welcher nach der im §. 8 lit. a, Z. 1, enthaltenen Anordnung zusammenzustellen, jedoch höchstens mit zwei Locomotiven auszurüsten ist, eine Fahrt mit der Geschwindigkeit von ca. 20 Kilometer per Stunde vorzunehmen.

Hierauf ist auf jedem Geleise mit demselben Zuge eine Schnellsahrt mit der Geschwindigkeit von rund 40—50 Kilometer per Stunde vorzunehmen; diese Schnellsahrten können in späterer Zeit vorgenommen werden, falls die Mauerwerksanlage oder die Oberbauanschlüsse noch nicht gehörig consolidirt sind.

- d) Bei zwei- oder mehrgeleisigen Brücken mit gemeinschaftlicher Tragconstruction soll die in den vorangehenden Absätzen bestimmte Probelastung siebenfalls auf allen Geleisen gleichzeitig, eventuell aber auch vorerst auf jedem Geleise abgesehen vorgenommen werden.
- e) Bei Local- und Schleppbahnen kann die Schnellsahrt (lit. c Abs. 2) entfallen.

#### §. 10. Protokoll.

Ueber das Ergebniss der commissionellen Prüfung und Erprobung ist ein Protokoll aufzunehmen, welchem die im §. 8 lit. a besprochenen Behelfe anzuschließen sind.

Dieses Protokoll hat insbesondere einen Ausweis der gemessenen bleibenden und elastischen Formveränderungen, sowie die Ablesungen an den Firmarken (§. 11) zu enthalten und soll auch constatiren, inwiefern die Ausführung mit den genehmigten Bauplänen im Einklange steht.

Schließlich hat auch der Vertreter der Generalinspection der österreichischen Eisenbahnen die bedingte oder unbedingte Benützungsfähigkeit der geprüften Brücken protokollarisch auszusprechen, oder aber die Benützung bis auf höhere Verfügung zu unterlagen.

#### §. 11. Periodische Untersuchungen.

- a) Die Bahnverwaltungen haben — ganz abgesehen von der ihnen obliegenden permanenten Ueberwachung — mindestens alle 6 Jahre periodische Untersuchungen und Erprobungen der Brücken im Sinne der Bestimmungen des §. 9 lit. b und d vorzunehmen.

Hiebei ist es gestattet, zur Ermittlung der elastischen Einbiegung bei continuirlichen Constructionen die Belastung auf das jeweilig in Betracht gezogene Feld zu beschränken, und bei Constructionen jeder Art bis inclusive 25 Meter Stützweite die verkehrenden Züge als zufällige Last zu benützen.

- b) Die gemachten Wahrnehmungen und die Proberesultate sind für jede Brücke gesondert zur Einsichtnahme der Aufsichtsbehörde in Evidenz zu halten.

Um diese Untersuchungen zu erleichtern, müssen bei allen Brücken mit mehr als 20 Meter Stützweite bereits vor der ersten Erprobung permanente Firmarken an den Feldmitten und über den Stützpunkten jeder Tragwand angebracht werden, welche es gestatten, die im Laufe der Jahre etwa eingetretenen bleibenden Formveränderungen zu constatiren.

- c) Die der Prüfung und Erprobung unterzogenen Objecte sind, insofern hiebei eine Verminderung der Tragfähigkeit constatirt wurde, sofort — sonst aber nur am Schlusse eines jeden Jahres unter Angabe der erhobenen Anstände — der Generalinspection der österreichischen Eisenbahnen bekanntzugeben.

#### §. 12. Verkehrsbeschränkungen.

Die Brücken dürfen nicht ohne Zustimmung der Generalinspection der österreichischen Eisenbahnen mit Fahrbetriebmitteln befahren werden, welche dieselben nachtheiliger beeinflussen, als die der Festigkeitsberechnung zu Grunde gelegenen und in dem §. 3 (eventuell §. 6) besprochenen Be-

lastungen oder aber, welche gegen die räumlichen Anordnungen des §. 2 verstoßen.

## **B. Neu zu erbauende Bahnüberbrückungen und Zufahrtsstraßenbrücken.**

### **§. 13. Vorbemerkung zur Anwendung der nachstehenden Vorschriften.**

Bei der Prüfung und Genehmigung der Projecte für neu anzulegende Bahnüberbrückungen und für solche Zufahrtsstraßenbrücken, deren Herstellung von den Eisenbahnunternehmungen auf ihre Kosten bewirkt wird, dann in Betreff der Prüfung, Erprobung und Benützung der gedachten Objecte wird das Handelsministerium nach folgenden Vorschriften (§§. 14 bis 17) vorgehen, welche auch bei den einschlägigen Amtshandlungen der Generalinspektion der österreichischen Eisenbahnen in Anwendung zu bringen sind.

### **§. 14. Vorlagen.**

Bezüglich der Projectsvorlagen gelten die in den §§. 1 und 19 für Eisenbahnbrücken festgestellten Bestimmungen.

### **§. 15. Belastung.**

Den Festigkeitsberechnungen sind im Allgemeinen, außer der permanenten Eigenlast der Construction, zweierlei Alternativen von zufälligen Belastungen zu Grunde zu legen, und zwar:

- a) Die größtmögliche Wagenansammlung auf dem Fahrbahnplanum und eine gleichzeitige Menschenansammlung auf dem Gehwegplanum, sowie auf dem übriggebliebenen Theile des Fahrbahnplanums.
- b) Eine Menschenansammlung sowohl auf dem Gehweg- als auch auf dem Fahrbahnplanum.

Von diesen beiden Belastungsarten ist in jedem einzelnen Falle und für jeden einzelnen Constructionstheil die nachtheiligere zu berücksichtigen.

Behufs Systemisirung der jeweils anzunehmenden Menschenlast per Quadratmeter, bezw. des schwersten Lastwagens werden sämtliche Straßenbrücken in drei Classen eingetheilt, für welche, wenn nicht ausnahmsweise besondere Anordnungen getroffen werden, nachstehende Belastungsnormen zu gelten haben.

#### **1. Classe.**

1. Eine Menschenlast von 460 Kilogramm per Quadratmeter.
2. Ein vierrädriger Lastwagen zu 12 Tonnen Gesamtgewicht bei 7·8 Meter Länge (ohne Deichsel), 2·5 Meter Breite, 3·8 Meter Radstand, 1·6 Meter Geleiseweite, mit einer Bespannung von vier Pferden im Gesamtgewichte von 3 Tonnen auf 7·2 Meter Länge.

#### **2. Classe.**

1. Eine Menschenlast von 400 Kilogramm per Quadratmeter.
2. Ein vierrädriger Lastwagen zu 6 Tonnen Gesamtgewicht bei 5·4 Meter Länge (ohne Deichsel), 2·4 Meter Breite, 2·8 Meter Radstand, 1·5 Meter Geleiseweite, mit einer Bespannung von zwei Pferden im Gesamtgewichte von 1·5 Tonnen auf 3·6 Meter Länge.

#### **3. Classe.**

1. Eine Menschenlast von 340 Kilogramm per Quadratmeter.
2. Ein vierrädriger Lastwagen zu 3 Tonnen Gesamtgewicht bei

4·8 Meter Länge (ohne Deichsel), 2·3 Meter Breite, 2·4 Meter Abstand, 1·4 Meter Geleiseweite, mit einer Bespannung von zwei Pferden im Gesamtgewichte von 1 Tonne auf 3·2 Meter Länge.

Die Einreihung einer zu erbauenden Straßenbrücke in eine der vorstehend definirten Classen hat, sofern eine politische Begehung oder sonstige commissionelle Erhebung stattfindet, bei dieser zu geschehen, wobei auch über etwaige in Ausnahmefällen gestellte Mehrforderungen zu verhandeln ist.

- c) Die Einflüsse des Windes sind in der in §. 3 lit. f normirten Weise zu berücksichtigen, und ist hiebei die eventuelle Menschen- oder Wagenansammlung als ein fortschreitendes 2 Meter hohes volles Rechteck zu behandeln.
- d) Ferner sind auch die Einflüsse der Temperaturveränderungen, insofern es das Constructionssystem bedingt, in Rechnung zu bringen oder aber durch die im §. 5 lit. b vorgeschriebenen Vorkehrungen zu berücksichtigen.

### §. 16. Inanspruchnahme.

Unter Zugrundelegung der im §. 15 lit. a, b und d besprochenen Belastungen und Einflüsse, sowie der Eigenlast der Construction darf die rechnungsmäßige Maximalinanspruchnahme des Materials per Quadrat-Centimeter der nutzbaren Querschnittsfläche (das ist nach Abzug der Nietlöcher, sowie der nicht mitwirkenden Theile des vollen Querschnittes) folgende Grenzen nicht überschreiten.

- a) Für Schweizeisen (Schmiedeeisen) wie in §. 4 lit. a, §. 5, normirt gilt: 750 Kilogramm nebst 2 Kilogramm Zuschlag für jedes Meter Stützweite bis höchstens zusammen 900 Kilogramm, wobei Querträger, Längsträger und Zwischenglieder ebenfalls nach deren Stützweite zu behandeln sind.
- b) Für Gußeisen gelten bezüglich der zulässigen Inanspruchnahme die in §. 4 lit. b festgesetzten Grenzen.
- c) Ferner haben die im §. 4 lit. a, §. 3 und 4, lit. c, d und e (eventuell §. 6 lit. b) bezüglich der Eisenbahnbrücken getroffenen Bestimmungen auch für die Straßenbrücken zu gelten.

### §. 17. Prüfung, Erprobung und Verkehrsbeschränkung.

- a) Die fertiggestellten Bahnüberbrückungen und Zufahrtsstraßenbrücken sind vor ihrer Benützung jedenfalls einer commissionellen Prüfung in Bezug auf die ordentliche Ausführung und auf die Einhaltung der genehmigten Baupläne zu unterziehen.

Hiefür ist unter Beibringung der erforderlichen Behelfe bei der Generalinspection der österreichischen Eisenbahnen einzuschreiten, und wird diese Behörde, unbeschadet der von den sonst etwa competenten Behörden und Organen zu stellenden weitergehenden Forderungen, von Fall zu Fall entscheiden, ob nebst der vorerwähnten Prüfung auch eine Probebelastung stattzufinden hat.

- b) Die fertiggestellten Brücken müssen auch fernerhin mindestens alle sechs Jahre periodisch geprüft, eventuell erprobt werden, und ist hiefür in der in §. 11 lit. b und c dieser Verordnung angedeuteten Weise vorzugehen.
- c) Die Befahrung der Brücken mit Fuhrwerken, welche dieselben nachtheiliger beeinflussen, als die den Festigkeitsberechnungen zu Grunde gelegene Belastung ist zu untersagen.

Damit es jedermann ermöglicht werde, die größte zulässige Belastung auf einfachste Weise kennen zu lernen, soll diese Belastung bei jeder Brücke auf einer Tafel ersichtlich gemacht werden.

## C. Bestehende Brücken.

### a) Eisenbahnbrücken.

§. 18. 1. Ueber alle bestehenden Eisenbahnbrücken ist eine nach Bahnlagen geordnete, entsprechend rubricirte Zusammenstellung zu verfassen, welche zum mindesten über Stationirung, Baujahr, Anzahl der Geleise, Stützweite, Winkel zwischen Objectachse und Bahnachse, Constructionssystem, Lage der Bahn (oben, unten), Gattung und Bezugsquelle des Materiales, größte derzeit zu erleidende Belastung und hieraus resultirende Inanspruchnahme des Materiales zc., sowie über erfolgte Genehmigung der Bauprojecte Aufschluß gibt.

Diese Zusammenstellung ist von jeder Bahnverwaltung binnen drei Monaten vom Tage der Kundmachung dieser Verordnung der Generalinspektion der österreichischen Eisenbahnen vorzulegen. Diese Behörde hat sodann auf Grund der bei Prüfung dieser Vorlagen gemachten Wahrnehmungen, eventuell nach Einholung weiterer Aufklärungen und Behelfe, mit thunlichster Beschleunigung die im Interesse der Sicherheit des Verkehrs etwa erforderlichen Maßnahmen entweder im eigenen Wirkungskreise zu treffen oder erforderlichen Falles bei dem Handelsministerium in Antrag zu bringen.

2. Die Bahnverwaltungen haben ferner unabhängig von den vorerwähnten Erhebungen und Vorlagen, soweit dieß noch nicht geschehen sein sollte, ihre sämtlichen Brücken unter Zugrundelegung der für jedes Geleise aus je zwei der schwersten Locomotiven der betreffenden Bahnlinie und der schwersten Lastwagen gebildeten Bülge, im Uebrigen aber ganz im Sinne des in §. 11 dieser Verordnung gekennzeichneten Vorganges rechnungsmäßig zu prüfen und zu erproben und Resultate in Evidenz zu halten. Die ersten Erhebungen haben sofort nach dem Tage der Kundmachung dieser Verordnung zu beginnen.

Bei ungünstigem Ergebnisse der Probebelastung oder im Falle einer durch die Festigkeitsberechnung constatirten Ueberschreitung der nachstehend normirten Maximalinanspruchnahme des Materiales per Quadratcentimeter der nutzbaren Querschnittsfläche hat die Bahnverwaltung hierüber ungekürzt der Generalinspektion der österreichischen Eisenbahnen unter Stellung geeigneter Vorschläge Mittheilung zu machen.

Diese Grenzen sind:

- |   |             |
|---|-------------|
| 1. Für Schweißisen (Schmiedeeisen) auf Zug, Pressung<br>oder Abscherung . . . . . | 950 Kilogr. |
| 2. Für die Nieten auf Abscherung . . . . .  | 750 "       |
| 3. Für Holz auf Zug und Druck in der Faserrichtung . . . . .                      | 80 "        |

Für die Maximalinanspruchnahme, welche aus den in §. 3 lit. f normirten Einwirkungen des Windes mit Beziehung der vorbesprochenen Inanspruchnahme je nach den betrachteten Constructionstheilen resultirt, werden diese Grenzen:

ad 1 auf	1050	Kilogramm
" 2 "	800	"
" 3 "	90	"

erweitert.

### b) Bahnüberbrückungen und Zufahrtsstraßenbrücken.

Bezüglich der Bahnüberbrückungen und Zufahrtsstraßenbrücken (§. 13) ist gleichfalls von den Bahnverwaltungen die im Vorstehenden unter lit. a (§. 1) vorgeschriebene Zusammenstellung in der daselbst angeordneten Weise vorzulegen, und hat dieselbe insbesondere über die Disposition und

Breite der Fahrbahn, beziehungsweise der Gehwege die erforderlichen Angaben zu enthalten.

In dem Vorlageberichte sind gleichzeitig die für die betreffenden Objecte competenten Straßenverwaltungs- und Aufsichtsbehörden namhaft zu machen.

Die Bahnverwaltungen haben, unabhängig von dieser Anordnung, in geeigneter Weise sich von der Tragfähigkeit der Brücken gegenüber der factischen Belastung Ueberzeugung zu verschaffen und sind verpflichtet, sich an die competenten Straßenverwaltungs- und Aufsichtsbehörden zu wenden, damit auch hier die im §. 17 lit. b und c vorgeschriebenen Vorsichtsmaßregeln zur Geltung kommen.

#### **c) Untersuchung durch die Generalinspection.**

Der Generalinspection der österreichischen Eisenbahnen bleibt es vorbehalten, die sub a erwähnten Eisenbahnbrücken und innerhalb ihrer Competenz (§. 13) auch die sub b angeführten Eisenbahnüberbrückungen und Zufahrtsstraßenbrücken jeder Art nach Bedarf und eigenem Ermessen im Sinne der vorangehenden Vorschriften der behördlichen Prüfung und Erprobung zu unterziehen.

### **D. Formelle Erfordernisse bezüglich der Eingaben, Vorlagen und Protokolle.**

#### **§. 19.**

- a) Alle im Sinne der §§. 1, 14, respective 6, 12, 17 lit. a, b, c und 18 lit. a, b dieser Verordnung einzureichenden Eingaben, sowie die im Sinne der §§. 8 und 10 vorzulegenden Behelfe oder aufzunehmenden Protokolle sind im Formate von  $21 \times 34$  Centimeter zu halten.
- b) Die als Beilagen dienenden Pläne und Berechnungen sind im oben erwähnten Formate gefaltet, beziehungsweise geheftet und in zweifacher Ausfertigung einzureichen und muß zum Mindesten das zum speciellen späteren Amtsgebrauche bestimmte Original Exemplar auf solchem Papiere oder Leinwandmaterialie und mit solchen Zeichen-, Schreib- oderervielfältigungsmaterialien angefertigt sein, daß für dessen dauerhaften Bestand die nöthige Sicherheit geboten erscheint.
- c) Nach erfolgter Genehmigung der im Sinne der §§. 1, 14, eventuell 6, 12, 17 lit. a, b, c und 18 lit. a, b vorgelegten Behelfe, sowie nach entsprechend durchgeführter Amtshandlung im Sinne der §§. 8, 9 und 10, 17 lit. a, 18 lit. c werden die entsprechend unterfertigten Duplkatsexemplare den Einsendern, beziehungsweise den Vertretern der Bahnverwaltung eingehändigt.

### **E. Schlußbestimmungen.**

§. 20. Die Bestimmungen der gegenwärtigen Verordnung haben in Bezug auf die den Privat-Eisenbahnverwaltungen unterstehenden Eisenbahnen ohne jede Einschränkung, in Bezug auf die der Generaldirection der österreichischen Staatsbahnen unterstehenden Bahnlinien aber mit den folgenden Einschränkungen Anwendung zu finden:

- a) In soweit in Gemäßheit des mit der Verordnung des Handelsministers vom 23. Juni 1884, RGBl. Nr. 103, kundgemachten, Allerhöchst genehmigten Statutes über die Organisation der Staats-Eisenbahnverwaltung in den im Reichsrathe vertretenen Königreichen und Ländern oder kraft besonderer Ermächtigung des Handelsministers zur Genehmigung der Projecte für die Neuanlage, die Erweiterung oder die Reconstruction der betreffenden Bahnlinien überhaupt die Generaldirection der Ver-

reichischen Staatsbahnen berufen erscheint, obliegt dieser Behörde auch die Genehmigung der Projecte für die Neuanlage oder den Umbau von Eisenbahnbrücken, Bahnüberbrückungen und Eisenbahn-Zufahrtsstraßen-  
nach §. 6

- b) In §. 9, 10, 11, 12, 13, 14, 15, 16, 17, 18, 19, 20, 21, 22, 23, 24, 25, 26, 27, 28, 29, 30, 31, 32, 33, 34, 35, 36, 37, 38, 39, 40, 41, 42, 43, 44, 45, 46, 47, 48, 49, 50, 51, 52, 53, 54, 55, 56, 57, 58, 59, 60, 61, 62, 63, 64, 65, 66, 67, 68, 69, 70, 71, 72, 73, 74, 75, 76, 77, 78, 79, 80, 81, 82, 83, 84, 85, 86, 87, 88, 89, 90, 91, 92, 93, 94, 95, 96, 97, 98, 99, 100, 101, 102, 103, 104, 105, 106, 107, 108, 109, 110, 111, 112, 113, 114, 115, 116, 117, 118, 119, 120, 121, 122, 123, 124, 125, 126, 127, 128, 129, 130, 131, 132, 133, 134, 135, 136, 137, 138, 139, 140, 141, 142, 143, 144, 145, 146, 147, 148, 149, 150, 151, 152, 153, 154, 155, 156, 157, 158, 159, 160, 161, 162, 163, 164, 165, 166, 167, 168, 169, 170, 171, 172, 173, 174, 175, 176, 177, 178, 179, 180, 181, 182, 183, 184, 185, 186, 187, 188, 189, 190, 191, 192, 193, 194, 195, 196, 197, 198, 199, 200, 201, 202, 203, 204, 205, 206, 207, 208, 209, 210, 211, 212, 213, 214, 215, 216, 217, 218, 219, 220, 221, 222, 223, 224, 225, 226, 227, 228, 229, 230, 231, 232, 233, 234, 235, 236, 237, 238, 239, 240, 241, 242, 243, 244, 245, 246, 247, 248, 249, 250, 251, 252, 253, 254, 255, 256, 257, 258, 259, 260, 261, 262, 263, 264, 265, 266, 267, 268, 269, 270, 271, 272, 273, 274, 275, 276, 277, 278, 279, 280, 281, 282, 283, 284, 285, 286, 287, 288, 289, 290, 291, 292, 293, 294, 295, 296, 297, 298, 299, 300, 301, 302, 303, 304, 305, 306, 307, 308, 309, 310, 311, 312, 313, 314, 315, 316, 317, 318, 319, 320, 321, 322, 323, 324, 325, 326, 327, 328, 329, 330, 331, 332, 333, 334, 335, 336, 337, 338, 339, 340, 341, 342, 343, 344, 345, 346, 347, 348, 349, 350, 351, 352, 353, 354, 355, 356, 357, 358, 359, 360, 361, 362, 363, 364, 365, 366, 367, 368, 369, 370, 371, 372, 373, 374, 375, 376, 377, 378, 379, 380, 381, 382, 383, 384, 385, 386, 387, 388, 389, 390, 391, 392, 393, 394, 395, 396, 397, 398, 399, 400, 401, 402, 403, 404, 405, 406, 407, 408, 409, 410, 411, 412, 413, 414, 415, 416, 417, 418, 419, 420, 421, 422, 423, 424, 425, 426, 427, 428, 429, 430, 431, 432, 433, 434, 435, 436, 437, 438, 439, 440, 441, 442, 443, 444, 445, 446, 447, 448, 449, 450, 451, 452, 453, 454, 455, 456, 457, 458, 459, 460, 461, 462, 463, 464, 465, 466, 467, 468, 469, 470, 471, 472, 473, 474, 475, 476, 477, 478, 479, 480, 481, 482, 483, 484, 485, 486, 487, 488, 489, 490, 491, 492, 493, 494, 495, 496, 497, 498, 499, 500, 501, 502, 503, 504, 505, 506, 507, 508, 509, 510, 511, 512, 513, 514, 515, 516, 517, 518, 519, 520, 521, 522, 523, 524, 525, 526, 527, 528, 529, 530, 531, 532, 533, 534, 535, 536, 537, 538, 539, 540, 541, 542, 543, 544, 545, 546, 547, 548, 549, 550, 551, 552, 553, 554, 555, 556, 557, 558, 559, 560, 561, 562, 563, 564, 565, 566, 567, 568, 569, 570, 571, 572, 573, 574, 575, 576, 577, 578, 579, 580, 581, 582, 583, 584, 585, 586, 587, 588, 589, 590, 591, 592, 593, 594, 595, 596, 597, 598, 599, 600, 601, 602, 603, 604, 605, 606, 607, 608, 609, 610, 611, 612, 613, 614, 615, 616, 617, 618, 619, 620, 621, 622, 623, 624, 625, 626, 627, 628, 629, 630, 631, 632, 633, 634, 635, 636, 637, 638, 639, 640, 641, 642, 643, 644, 645, 646, 647, 648, 649, 650, 651, 652, 653, 654, 655, 656, 657, 658, 659, 660, 661, 662, 663, 664, 665, 666, 667, 668, 669, 670, 671, 672, 673, 674, 675, 676, 677, 678, 679, 680, 681, 682, 683, 684, 685, 686, 687, 688, 689, 690, 691, 692, 693, 694, 695, 696, 697, 698, 699, 700, 701, 702, 703, 704, 705, 706, 707, 708, 709, 710, 711, 712, 713, 714, 715, 716, 717, 718, 719, 720, 721, 722, 723, 724, 725, 726, 727, 728, 729, 730, 731, 732, 733, 734, 735, 736, 737, 738, 739, 740, 741, 742, 743, 744, 745, 746, 747, 748, 749, 750, 751, 752, 753, 754, 755, 756, 757, 758, 759, 760, 761, 762, 763, 764, 765, 766, 767, 768, 769, 770, 771, 772, 773, 774, 775, 776, 777, 778, 779, 780, 781, 782, 783, 784, 785, 786, 787, 788, 789, 790, 791, 792, 793, 794, 795, 796, 797, 798, 799, 800, 801, 802, 803, 804, 805, 806, 807, 808, 809, 810, 811, 812, 813, 814, 815, 816, 817, 818, 819, 820, 821, 822, 823, 824, 825, 826, 827, 828, 829, 830, 831, 832, 833, 834, 835, 836, 837, 838, 839, 840, 841, 842, 843, 844, 845, 846, 847, 848, 849, 850, 851, 852, 853, 854, 855, 856, 857, 858, 859, 860, 861, 862, 863, 864, 865, 866, 867, 868, 869, 870, 871, 872, 873, 874, 875, 876, 877, 878, 879, 880, 881, 882, 883, 884, 885, 886, 887, 888, 889, 890, 891, 892, 893, 894, 895, 896, 897, 898, 899, 900, 901, 902, 903, 904, 905, 906, 907, 908, 909, 910, 911, 912, 913, 914, 915, 916, 917, 918, 919, 920, 921, 922, 923, 924, 925, 926, 927, 928, 929, 930, 931, 932, 933, 934, 935, 936, 937, 938, 939, 940, 941, 942, 943, 944, 945, 946, 947, 948, 949, 950, 951, 952, 953, 954, 955, 956, 957, 958, 959, 960, 961, 962, 963, 964, 965, 966, 967, 968, 969, 970, 971, 972, 973, 974, 975, 976, 977, 978, 979, 980, 981, 982, 983, 984, 985, 986, 987, 988, 989, 990, 991, 992, 993, 994, 995, 996, 997, 998, 999, 1000

- c) Wenn die Generalinspektion der österreichischen Eisenbahnen auf Grund der ihr in Abschrift mitzutheilenden in den §§. 11 und 18 vorgeordneten Zusammenstellungen im Interesse der Betriebssicherheit eine Verfügung für nothwendig erachtet, so hat sie dieselbe sofort bei der Generaldirection der österreichischen Staatsbahnen in Antrag zu bringen, gleichzeitig aber auch dem Handelsministerium hierüber die Anzeige zu erstatten.

§. 21. Die gegenwärtige Verordnung tritt mit dem Tage ihrer Kundmachung in Wirksamkeit. Mit diesem Zeitpunkte treten die Verordnung des Handelsministeriums vom 30. August 1870, RGS. Nr. 114, sowie die Anordnungen im §. 21 Absatz 3 und 4 der Verordnung des Handelsministeriums vom 25. Jän. 1879, RGS. Nr. 19, außer Kraft.

## 2. Verordnung des Handelsministeriums vom 29. Mai 1880, RGS. Nr. 57\*),

womit in theilweiser Abänderung der Verordnung vom 25. Jänner 1879, RGS. Nr. 19, Erleichterungen hinsichtlich der Verfassung und commissionellen Behandlung der Projecte für Localbahnen und Schleppbahnen eingeführt werden.

### I. Localbahnen.

§. 1. Die Bestimmung, ob einer projectirten Eisenbahn die Eigenschaft einer Localbahn zukomme, wird — insoweit darüber nicht ein Gesetz entschieden hat — vom Handelsministerium im Einvernehmen mit den übrigen betheiligten Ministerien bei Ertheilung der Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten getroffen.

Diese Bewilligung wird für einen Zeitraum von höchstens Einem Jahre ertheilt.

Behufs Verlängerung der ertheilten Bewilligung bedarf es der Vorlage der im §. 1 der Verordnung vom 25. Jänner

\*) Noch gültig zufolge Erl. des HM. v. 21. Jänner 1887, S. 378, 40. 10.

1879, RGB. Nr. 19, angeführten Behelfe in dem Falle nicht, wenn der thatsächliche Beginn der technischen Vorarbeiten oder ein denselben entgegenstehendes Hinderniß nachgewiesen wird.

**§. 2.** In Ansehung von Localbahnen, bei welchen in Folge ihrer geringeren Bedeutung und Länge die Wahl der Trace, sowie die Lage und Zahl der Stationen durch die localen und Terrainverhältnisse gegeben erscheint, oder bei welchen die Wahl der Trace, sowie der Zahl und Lage der Stationen in der Zustimmung der Betheiligten begründet ist, findet ein abgekürztes Verfahren statt (§§. 3—5).

**§. 3.** Mit dem Concessionsgesuche kann sofort das Detailproject dem Handelsministerium vorgelegt werden.

Von den im §. 14 der Verordnung vom 25. Jänner 1879 vorgeschriebenen Behelfen kann:

- a) der Situations-, beziehungsweise Grundeinlösungsplan (Z. 2) auf den Katastralmaßstab 1:2880 beschränkt werden;
- b) die Sammlung maßgebender Querprofile (Z. 4) entfallen, wogegen Querprofile der von der Bahn mitzubenußenden Straßen bezüglich jener Punkte vorzulegen sind, wo ein Wechsel der Straßenbreite stattfindet, oder Engstellen bestehen;
- c) die Vorlage des Grundeinlösungsplanes (Z. 2), sowie die Verzeichnisse Z. Z. 8 und 9, insoweit und insolange entfallen, als die Ausübung des Enteignungsrechtes nicht in Anspruch genommen wird.

**§. 4.** Das Handelsministerium kann, wenn es die projectirte Localbahn als gemeinnützig erkennt, auf Grund des vorgelegten Detailprojectes die politische Begehung anordnen.

Dieselbe findet nach Vorschrift des §. 6 des Eisenbahn-Concessionsgesetzes vom 14. September 1854, RGB. Nr. 238, und mit der durch den etwaigen Wegfall der Feststellung des Gegenstandes und Umfanges der Enteignung (§. 3, c) bedingten Beschränkung nach den Bestimmungen des §§. 14 und ff. der Verordnung vom 25. Jänner 1879 statt.

Etwaige Tracen- und Stationsfragen sind vor allen anderen auszutragen.

Zeigt sich, daß hiedurch erhebliche Aenderungen des Projectes erforderlich werden, so ist bis zu deren Durchführung mit der Erörterung der hiedurch berührten Detailfragen innezuhalten und eventuell die Begehung bis zur Entscheidung der zu lösenden Vorfragen zu unterbrechen.



§. 5. Das Ergebniß der politischen Begehung ist behuf. Erwirkung der Allerhöchsten Concession auf Grund des §. 1 des Concessionsgesetzes dem Handelsministerium vorzulegen.

Die politische Landesbehörde hat die Fällung der Ent-eignungserkenntnisse bis nach Ertheilung der Allerhöchsten Concession aufzuschieben.

Der nach Maßgabe der Bestimmungen der §§. 19 und ff. der Verordnung vom 25. Jänner 1879 sich ergebende Bau-consens tritt erst nach Ertheilung der Allerhöchsten Concession in Kraft.

§. 6. Soferne bei einer Localbahn die Voraussetzungen des abgekürzten Verfahrens (§. 2) nach dem Erachten des Handelsministeriums nicht zutreffen, oder der Anwendung dieses Verfahrens ein besonderes Begehren des Concessionswerbers entgegensteht, wird eine Tracenrevision abgehalten, mit welcher in dem Falle, als bezüglich der festzustellenden Trace keine die Stationsanlagen alterirenden Varianten in Frage stehen, die Stationscommission vereinigt werden kann.

§. 7. Von den im §. 2 der Verordnung vom 25. Jänner 1879 bezeichneten Bestandtheilen des dem Handelsministerium vorzulegenden Generalprojectes entfallen:

- a) das Generallängenprofil (Z. 3) in der Voraussetzung, daß die Bahnlänge nicht mehr als 30 Kilometer beträgt;
- b) die Sammlung von Querprofilen (Z. 5), an deren Stelle im Falle der Mitbenützung von Straßen die im §. 3 lit. b) der gegenwärtigen Verordnung bezeichneten Straßen-profile zu treten haben.

Dem Projecte sind ebensoviele Copien der Specialkarte (Maßstab 1 : 75.000) oder in deren Ermanglung der General-karte, und eines die beantragte Trace, die Stationen und deren Zufahrten erläuternden Auszuges des technischen Berichtes beizuschließen, als Sprengel politischer Bezirksbehörden von der projectirten Localbahn berührt werden.

Insoweit es für die Projectsprüfung nothwendig ist, bleibt der Generalinspection der österreichischen Eisenbahnen vor-gehalten, bezüglich jener Punkte der Bahn, wo sich Schwierig-keiten ergeben, Querprofile (Maßstab 1 : 200) und falls das Längenprofil aus einem Coten- oder Schichtenplane abgeleitet wurde, auch die letzteren zur Einsicht abzuverlangen.

§. 8. Falls die Vereinigung der Stationscommission der Tracenrevision begehrt wird, sind dem Generalprojecte

die Situationspläne der Stationen und Haltestellen (§. 8 Z. 3 der Verordnung vom 25. Jänner 1879) beizufügen.

§. 9. Im Uebrigen gelten für die Tracenrevision und Stationscommission unter Aufrechthaltung der in den §§. 3 und 10 der obigen Verordnung vom 25. Jänner 1879 bezeichneten Aufgaben dieser Commissionen, statt der bisherigen, die hier folgenden Bestimmungen (§§. 10—15).

§. 10. Das Handelsministerium ordnet über das entsprechend befundene Project im Wege der politischen Landesbehörde die commissionelle Amtshandlung an, und leitet gleichzeitig die im §. 7 Absatz 2 genannten Copien behufs Auflage derselben zu Jedermanns Einsicht unmittelbar an die politischen Bezirksbehörden.

Die commissionelle Amtshandlung kann an der Trace oder an einem geeigneten Orte in der Nähe derselben stattfinden, und ist binnen längstens vier Wochen nach Einlangen des Auftrages an die Statthaltereie durchzuführen.

§. 11. Die Commission besteht aus einem Vertreter der politischen Landesbehörde als Commissionsleiter, dem Vertreter des Reichs-Kriegsministeriums, soferne dasselbe auf die Entsendung eines solchen nicht verzichtet hat, einem Vertreter der Generalinspektion der österreichischen Eisenbahnen und dem Vertreter der politischen Bezirksbehörde für seinen Sprengel. Falls die Trace einen fortificatorischen Rayon berührt, bleibt es dem Reichs-Kriegsministerium vorbehalten, für diesen Rayon einen besonderen Vertreter zu entsenden.

Der Landesbehörde ist anheimgestellt, einen mit den Localverhältnissen vertrauten technischen Beamten von Fall zu Fall als Beirath der Commission beizugeben.

Dem Landesausschusse, den Handelskammern, sowie nach Umständen der Bergbehörde und anderen betheiligten Behörden und Körperschaften, beßgleichen den Verwaltungen jener bestehenden Bahnen, an welche die projectirte Localbahn anschließt, ist es, insoferne die dieselben berührenden Fragen nicht bereits im schriftlichen Wege ausgetragen erscheinen, anheimzustellen, an der commissionellen Verhandlung theilzunehmen.

Der Concessionswerber oder ein Vertreter desselben ist der Commission beizuziehen.

Jedem Betheiligten steht frei, bei der Commission zu erscheinen, und in Ansehung der Bahnrichtung und der Stationsanlagen, sowie auch in Ansehung der Interessen und etwaigen erworbenen Rechte bestehender Transportanstalten seine Ein-

vendungen oder Erinnerungen mündlich oder schriftlich vorzubringen.

**§. 12.** Der Commissionsleiter bestimmt innerhalb der im §. 10 bezeichneten Frist den Tag und Ort des Beginnes der commissionellen Verhandlung und hat hievon die im §. 11 Absatz 1 und 3 bezeichneten Vertreter, Behörden und Körperschaften, den Concessionswerber und die politischen Bezirksbehörden, deren Sprengel von der projectirten Localbahn berührt werden, zu verständigen, sowie gleichzeitig über das Stattfinden der Commission in der amtlichen Landeszeitung eine Verlautbarung zu veranlassen, welche für die nicht speciell verständigten Interessenten als Einladung zu gelten hat.

**§. 13.** Die politischen Bezirksbehörden haben sofort nach Einlangen der im §. 7 Abs. 2 bezeichneten Behelfe, deren Auflage unter Verständigung der von der projectirten Localbahn berührten Gemeinden zu veranlassen, ferner binnen 24 Stunden nach Einlangen der Verständigung seitens des Commissionsleiters (§. 12). Zeit und Ort des Commissionsbeginnes den Gemeinden mit dem Beisügen bekanntzugeben, daß es jedem Betheiligten freisteht, seine allfälligen Einwendungen oder Erinnerungen bei der Commission mündlich oder schriftlich vorzubringen.

Die Vorstehungen der Gemeinden sind dießbezüglich zur sofortigen ortsüblichen Verlautbarung verpflichtet.

**§. 14.** Nach dem Ermessen des Commissionsleiters können die Mitglieder der Commission die Trace und die Stationsanlagen an Ort und Stelle besichtigen und daselbst Aeußerungen der Interessenten protokollarisch entgegennehmen.

Ueber das Commissionsergebniß ist ein Protokoll aufzunehmen, welches von dem Commissionsleiter, den anwesenden Commissionsmitgliedern und dem Schriftführer zu unterfertigen ist.

Das Commissionsprotokoll hat der Commissionsleiter binnen 8 Tagen nach Schluß der commissionellen Verhandlungen an das Handelsministerium vorzulegen.

**§. 15.** Auf Grund des Commissionsprotokolles entscheidet das Handelsministerium über die für die allfällige Ausführung der Localbahn maßgebende Trace, sowie — vorbehaltlich der einerzeitigen definitiven Entscheidung nach Maßgabe des Eisenbahn-Concessionsgesetzes — über die Bedingungen, unter denen die Concession erworben werden kann.

**§. 16.** Für die außer dem Falle des abgetürzten Ver-

fahrens (§§. 3—5) stattfindende politische Begehung gelten die Erleichterungen der §§. 3 u. 4 der gegenwärtigen Verordnung.

§. 17. Bei Anordnung der politischen Begehung kann das Handelsministerium in von ihm als dringend erachteten Fällen die politische Landesbehörde ermächtigen, die im §. 17 Abs. 2 des Enteignungsgesetzes vom 18. Februar 1878 RGZ. Nr. 30, sowie im §. 17 Abs. 3 und §. 20 der Verordnung vom 25. Jänner 1879 dem Handelsministerium vorbehalten Entscheidung in dem Falle zu treffen, wenn ein mit Stimmenteinhelligkeit gestellter Commissionsantrag vorliegt.

§. 18. Alle Amtshandlungen in Bezug auf projectirte Localbahnen sind mit möglichster Beschleunigung durchzuführen.

§. 19. Von den nach §. 30 der Verordnung vom 25. Jänner 1879 vorzulegenden Behelfen entfällt das General-längenprofil (3. 1).

## II. Schleppbahnen.

§. 20. Die §§. 36—38 der Verordnung vom 25. Jänner 1879 werden aufgehoben.

§. 21. Der nach §. 3 der Ministerialverordnung vom 1. November 1859, RGZ. Nr. 200, dem Handelsministerium im Einvernehmen mit dem Ackerbauministerium vorbehaltenen Baubewilligung unterliegen nur diejenigen Bergwerkseisenbahnen, welche mit gleicher Spurweite in öffentliche Bahnen derart einmünden, daß ein Uebergang von Fahrbetriebsmitteln stattfinden kann.

Bei Anlage sonstiger Bergwerkseisenbahnen, welche auf dem Territorium öffentlicher Eisenbahnen ausmünden, unterliegen der Genehmigung des Handelsministeriums nur die durch die Ausmündung der Bergwerksbahn an der öffentlichen Bahn hervorgerufenen baulichen Veränderungen (§. 18 der Verordnung vom 25. Jänner 1879).

§. 22. Nur für die im §. 21 Abs. 1 bezeichneten Bergwerkseisenbahnen wird der Benützungscensens durch die Generalinspection der österreichischen Eisenbahnen ertheilt.

Bei Einführung des Locomotivbetriebes auf sonstigen oberirdischen Bergwerkseisenbahnen bleibt es der politischen Landesbehörde nach Einholung des Gutachtens der Generalinspection der österreichischen Eisenbahnen vorbehalten, den Vollzug der vorgeschriebenen Sicherheitsvorschriften vor Eröffnung des Locomotivbetriebes zu constatiren und bei entsprechendem Befunde die Betriebseröffnung zu gestatten.

**§. 23.** Auf Schienenwege, welche zur Bringung der Erzeugnisse dienen sollen, finden, soferne bezüglich ihrer Lage die Voraussetzungen des §. 21 eintreten, die Bestimmungen der §§. 21 und 22 Anwendung.

**§. 24.** Bei Schleppbahnen, welche (sei es im Sinne der §§. 21—23 der gegenwärtigen Verordnung, sei es in Folge specieller Vorschriften) einer Baubewilligung des Handelsministeriums bedürfen, ist nach den im §. 18 der Verordnung vom 25. Jänner 1879 für Um- oder Zubauten zu einer im Baue oder Betriebe stehenden öffentlichen Bahn gegebenen Vorschriften vorzugehen.

Der Consens zur Eröffnung einer Schleppbahn oder zur Erweiterung einzelner Theile derselben erfolgt, wie für Erweiterungsbauten auf im Betriebe stehenden Eisenbahnen (§. 32 der Verordnung vom 25. Jänner 1879).

**§. 25.** Die gegenwärtige Verordnung tritt gleichzeitig mit dem Gesetze, betreffend die Zugeständnisse und Befreiungen für Localbahnen, in Wirksamkeit.

## **. Bestimmungen über Genehmigung von Detailprojecten für Pferdeisenbahnen amerikanischen Systems, H.M. 4. Juli 1870, B. 9054.**

Das Recht, die Modalitäten der Herstellung von Pferdeisenbahnen auf gewöhnlichen Straßen zu überwachen, und mithin die Bedingungen der Anlage zu genehmigen, steht der Staatsverwaltung im Sinne der gesetzlichen Vorschriften unzweifelhaft zu, da dieses Recht sich als eine nothwendige Consequenz der mit a. h. Entschl. vom 25. Februar 1859 sanctionirten allgemeinen Grundsätze für die Anlegung derartiger Bahnen darstellt. Kraft der citirten a. h. Entschließung wurde nämlich das Handelsministerium ermächtigt, solche Unternehmungen unter der Bedingung zu gestatten, daß auf alle Rücksichten des unbeirrten öffentlichen Verkehrs, sowie der Sicherheit überhaupt der vollkommenste Bedacht zu nehmen sei.

Soll das Handelsministerium aber für die Erfüllung dieser Bedingung einstehen und dafür die gesetzliche Verantwortlichkeit übernehmen, so muß demselben nothwendig auch das zur Erreichung des angestrebten Zieles erforderliche Mittel geboten und mithin das Recht zuerkannt werden, auf die Art der Durchführung von Pferdeisenbahnunternehmungen entweder unmittelbar oder durch die hiezu delegirten Unterbehörden jenen Einfluß zu nehmen, der zur Wahrung der öffentlichen Verkehrs- und Sicherheitsrücksichten nöthig scheint.

Auf Grund dieser Schlußfolgerung aus den bestehenden Gesetzen wurde denn auch mit dem bereits citirten Erlasse vom 23. Februar 1869, B. 3466—568 die Concession zum Baue und Betriebe einer Pferdeisenbahn in Brünn ausdrücklich unter Vorbehalt der Genehmigung der Detailpläne durch die Staatsverwaltung ertheilt, und überhaupt den Concessionären die Befolgung aller jener besonderen Vorschriften und Bestim-

mungen zur Pflicht gemacht, welche die Statthalterei sowohl hinsichtlich der Anlage und des Baues als hinsichtlich des Betriebes im öffentlichen Interesse zu erlassen finden würde.

Hiedurch ist nun kraft des dem Handelsministerium zufolge der citirten a. h. Entschließung zustehenden Concessionirungsrechtes eine Beschränkung des materiellen Inhaltes der ertheilten Concessionsbefugnisse statuiert worden, und haben diese letzteren eben nur innerhalb der hienach festgesetzten Grenzen rechtliche Geltung erlangt.

Mit diesem Grundsatz, welcher bei der Ausführung aller bisher concessioirten Pferdeisenbahnen amerikanischen Systems festgehalten worden ist, und der sich auf das Rechtsverhältniß der Concessionäre zur Staatsverwaltung aus dem Titel der Concession bezieht, mithin dem öffentlichen Rechte angehört, ist aber das in dem Erlasse v. 8. Juli 1868, Z. 8858—1155\*) ausgesprochene Princip sehr wohl vereinbar, daß die wirkliche Ausführung einer Pferdeisenbahn dem Einverständnisse der Unternehmer mit den Eigenthümern der betreffenden Straßen anheimgestellt bleiben, und daß im Wege dieses Uebereinkommens auch die Feststellung der durch die besonderen localen Rücksichten gebotenen Modalitäten erfolgen müsse.

Denn dieses Princip normirt die privatrechtliche Stellung des Unternehmers hinsichtlich der Benützung der für die wirkliche Ausführung desselben benötigten Straßen und sonstigen Grundflächen, und bildet eine Consequenz des Allerhöchst festgestellten allgemeinen Grundsatzes, daß bei der Herstellung von Pferdeisenbahnen auf gewöhnlichen Straßen in die bestehenden Privatrechte nicht eingegriffen, demnach ein Expropriationsrecht nicht gewährt werden darf. In dem der Staatsverwaltung vorbehaltenen Genehmigungsrechte in Betreff der Ausführungsmodalitäten liegt aber ebenso wenig als in der seinerzeit erfolgten Concessionsertheilung und den auf Grund derselben getroffenen Verfügungen ein Eingriff in den gesetzlichen Wirkungskreis der autonomen Gemeinde.

Indem dieser letzteren vielmehr nach den bestehenden Bestimmungen die umfassendste Wahrung der ortspolizeilichen und sonstigen localen Rücksichten gesichert ist, wie dieß bereits mit dem Erlasse v. 28. März 1869, Z. 6545—1044 hervorgehoben wurde, kann durch die communale Ingerenz doch keineswegs der Staatsverwaltung jene Einflußnahme entzogen werden, welche zum Zwecke der Wahrnehmung der über den örtlichen Kreis hinausreichenden Verkehrs- und Sicherheitsinteressen nothwendig erscheint. Nach der Natur der Verhältnisse können beide Competenzsphären in vorsichtiger Handhabung, wie sie die stricte Beachtung des gesetzlichen Wirkungskreises erheischt, unbeirrt neben einander bestehen; tritt indessen ausnahmsweise der Fall ein, daß die locale Verfügung den staatlichen Rücksichten nicht genügt, so wird sich nach dem Zwecke des Gemeinwesens das örtliche und besondere Interesse dem allgemeinen und höheren Bedürfnisse unterordnen müssen.

---

\*) Mit diesem Erlasse wurden den Statthaltereien in Brünn und in Prag jene Normen bekanntgegeben, welche für die Concessionirung, den Bau und Betrieb von Pferdeisenbahnen amerikanischen Systems maßgebend und im I. Abschnitte dieser Sammlung angeführt sind. Ähnliche Mittheilungen erfolgten an die Statthalterei in Graz und in Linz mit den Handelsministerialerlässen v. 27. August 1870, Z. 11940—1594 und 12901—1731, dann an die Statthalterei in Lemberg und in Triest mit den Handelsministerialerlässen v. 30. September 1868, Z. 13713—1873 und 14406—1966.

## Dritter Abschnitt.

---

### Busfahrtsstraßen.

#### A. Allgemeine Anordnungen.

Im Nachhange zu den Hofkanzleidcreten vom 4. Febr. 1845, Z. 35869, und vom 6. März 1845, Z. 7658, wird der Landesstelle zur Wissenschaft bekannt gegeben, es sei laut einer Mittheilung des Präsidiums der allgemeinen Hofkammer v. 31. Jänner 1846, Z. 153, von demselben unter Einem die Verfügung getroffen, und der Generaldirection für die Staatseisenbahnen zur Richtschnur vorgezeichnet worden, daß in allen Fällen, in welchen die sogenannten Rampen oder Auffahrten, welche an jenen Stellen, wo die Bahnhöfe in einer Aufbämmung angelegt sind, als Uebergangsmittel zwischen den höher gelegenen Aufstellungsplätzen der Bahnhöfe und der tiefer liegenden Zufahrtsstraße dienen, und abgesehen von den Zufahrtsstraßen zur Benützung der Aufstellungsplätze und Bahnhöfe nothwendig sind, unmittelbar an die Aufstellungsplätze der Bahnhöfe der Staatseisenbahnen anstoßen, ihre Herstellung sowie die allenfalls damit verbundenen Einlösungen von Gebäuden und Realitäten, dann die Beschaffung und Erhaltung derselben für Rechnung der Staatseisenbahnen zu geschehen habe. (Hofdec. 5. Februar 1846, Z. 4076, Pol. GS. Bd. 74, Nr. 15.)

Auf jene Privatgesellschaften, welche die Staatseisenbahnen käuflich an sich gebracht haben, sind als Rechtsnachfolger der Staatsverwaltung alle Rechte und Verbindlichkeiten der letzteren aus dem Titel des Eisenbahnbaues und Betriebes und sonach auch jene übergegangen, welche aus den Erlässen der vereinigten Hofkanzlei v. 4. Februar 1845 und v. 6. März 1845, Nr. 12 und 29 der Pol. GS. und des Hofkammerpräsidiums vom 28. Februar 1845 in Betreff der Herstellung und Erhaltung von neuen Zufahrtsstraßen zu den Bahnhöfen und in Betreff der Herstellung und Erhaltung der Wagenaufstellungsplätze sich ergeben. Daß später concessionierte Bahnunternehmungen in dieser Beziehung den Uebernehmern der Staatsbahnen gleichgestellt sind, geht aus der Analogie hervor. Nachdem im Eisenbahnconcessionsgesetze über Herstellung und Erhaltung der Zufahrtsstraßen keine besondere Verfügung getroffen wurde, so haben in dieser Beziehung die oben angeführten Verordnungen zu gelten. (HM. 16. Juli 1864, Z. 3099.)

Eine Bahnverwaltung kann, auch wenn ihr die Erhaltung der Bahnhofzufahrtsstraße obliegt, doch nicht auch zu der Beleuchtung verhalten werden, indem sie lediglich eine entsprechende Beleuchtung des Vorplatzes beim Bahnhofe zu besorgen hat. (HM. 21. März 1873, GB. 1873: 89.)

## **B. Landesgesetze über Herstellung und Erhaltung der Eisenbahn-Zufahrtsstraßen.**

### **1. Dalmatien.**

**Gesetz vom 24. Jänner 1885, RGB. Nr. 5.**

§. 1. Die Erstanlage der Zufahrtsstraßen zu den Stationen und Frachtenmagazinen der Eisenbahnen, deren Lage von den competenten Behörden bestimmt wird, fällt, falls hiezu nicht die betreffende Eisenbahngesellschaft, oder eine physische oder juristische Person durch ein Gesetz, oder durch Concession, oder vertragsmäßig verpflichtet ist, den theilhaftigen Gemeinden zur Last, und ist der betreffende Kostenaufwand als eine gemeinsame, die ganze Gemeinde treffende Auslage anzusehen.

Als Erstanlage wird auch die Regulirung und der vollkommene Umbau einer bereits bestehenden, aber den gegenwärtigen Anforderungen des Verkehrs nicht mehr entsprechenden Straße anzusehen sein.



§. 2. Nach Prüfung der besonderen Verhältnisse trifft der Landesauschuß die Entscheidung, ob eine zu einer Eisenbahnstation führende Straße, und dann, ob solche entweder auf Kosten einer oder mehrerer Gemeinden gebaut werden soll.

Im letzteren Falle entscheidet derselbe außerdem, nach welchem Verhältnisse eine jede der interessirten Gemeinden zu den Baukosten beizutragen hat.

In den beiden Fällen sind vor der Entscheidung die betheiligten Gemeinden einzuvernehmen.

§. 3. Die zu den Eisenbahnstationen führenden Straßen sind den Verkehrsanforderungen sowie der Gattung der Fuhrwerke, von welchen sie befahren werden, entsprechend zu bauen.

In keinem Falle darf deren Breite weniger als 4 Meter betragen.

§. 4. Die technische und ökonomische Verwaltung der zu einer Eisenbahn führenden Straße obliegt der zu dem Bau derselben verpflichteten Gemeinde.

Falls mehrere Gemeinden zu diesem Bau verpflichtet sind, so steht die Verwaltung derjenigen Gemeinde zu, in deren Gebiete die Eisenbahnstation errichtet ist.

In diesem Falle ist vor dem Beginne der Ausführung der technische Entwurf sammt dem Ausführungsmodus allen dabei betheiligten Gemeinden mitzutheilen.

Ueber etwa vorkommende Streitigkeiten hat der Landesauschuß zu entscheiden.

§. 5. Falls eine Gemeinde sich weigern sollte, eine für nothwendig erkannte Straße (§. 2) zu erbauen, oder der mit der Ausführung und Verwaltung dieses Baues beauftragten Gemeinde die entsprechende Concurrencyquote abzuführen (§. 4), kann der Landesauschuß entweder den Bau ausführen, oder die betreffende Concurrencyquote auf Kosten der hierzu verpflichteten Gemeinde vorschießen, und die zur Deckung der Auslagen oder des bewilligten Vorschusses nöthigen Zuschläge zu den directen Steuern ihr auferlegen.

§. 6. Die Bestimmungen der beiden vorhergehenden Paragraphe haben auch auf die Erhaltung der zu den Eisenbahnstationen führenden Straßen Anwendung.

§. 7. Beim Vorhandensein rücksichtswürdiger Umstände wird den dabei betheiligten Gemeinden zum Baue und zur Erhaltung der Zufahrtsstraßen zu einer Eisenbahnstation eine Subvention aus Landesmitteln ertheilt.

§. 8. Hinsichtlich der Auferlegung von Realleistungen zur Ausführung der Bau- und Erhaltungsarbeiten gelten die Bestimmungen der §§. 14, 15, 16 und 17 des Gesetzes vom 7. April 1873, LGW. Nr. 24, betreffend die Herstellung und Erhaltung der öffentlichen nicht ärarischen Wege.

§. 9. Die politischen Behörden haben die Pflicht, darüber zu wachen, daß die zu den Eisenbahnstationen führenden Straßen im gesetzlich vorgeschriebenen Zustande erhalten, und daß die Benützung derselben Jedermann frei bleibe.

Es liegt ihnen ob, in Fällen von Verkehrsstörungen oder Gefährdung der Sicherheit der Person oder des Eigenthums die erforderliche Abhilfe von den hierzu verpflichteten Organen in Anspruch zu nehmen, und in dringenden Fällen, wo die Abhilfe nicht rechtzeitig einlangen könnte, dieselbe unter gleichzeitiger Verständigung der Betheiligten unmittelbar auf Kosten der Verpflichteten zu treffen.

§. 10. Die bestehenden Gesetze über die Expropriation zu ärarischen Straßenbauzwecken finden auch auf den Bau der in diesem Gesetze erwähnten Straßen, sowie der auf denselben befindlichen Manufacte Anwendung.

## 2. Galizien und Lodomerien sammt dem Großherzogthume Krakau.

**Gesetz vom 15. April 1881, RGZ. Nr. 46 (GZ. 1881 : 60).**

§. 1. Eisenbahnzufahrten sind öffentliche Straßen, welche Eisenbahnhöfe und Eisenbahnstationen mit den nächsten Städten oder Märkten, mit den Reichs-, Landes- oder Bezirksstraßen verbinden. Die vor den Bahnhöfen und Stationen für den Personen- und Wagenverkehr bestimmten Plätze, sowie Rampen, welche diese Plätze mit den Eisenbahnzufahrten verbinden, sind nicht Bestandtheile derselben.

§. 2. Die Umlegung oder vollständige Reconstruction einer bestehenden, aber in ihrer baulichen Beschaffenheit den Ansprüchen des Verkehrs nicht entsprechenden Eisenbahnzufahrt wird als ein Neubau angesehen.

§. 3. Der Bau öffentlicher Eisenbahnzufahrten wird im Concurrenzwege ausgeführt, soferne die Verpflichtung hiezu nicht auf der Bahnunternehmung oder einer anderen physischen oder moralischen Person auf Grund der Eisenbahnconcession oder eines speciellen Rechtstitels lastet.

Zu dieser Concurrenz gehören:

- a) die Eisenbahnunternehmungen;
- b) jene politischen Bezirke, durch welche die Eisenbahnzufahrten führen;
- c) jene Gemeinden und Gutsbezirke, in deren Bereiche die Eisenbahnzufahrten sich befinden;
- d) die Eigenthümer von Bergwerken, Steinbrüchen und sonstigen ausschließlichen Fabriksunternehmungen nach Maßgabe der ihnen aus den Eisenbahnzufahrten erwachsenden Vortheile;
- e) der Landesfond.

§. 4. Die Baukosten, sowie auch die Kosten für den Ankauf der Gründe und alle anderen Entschädigungen tragen die Concurrenzparteien in dem nachstehenden Verhältnisse:

1. Ein Drittel sämmtlicher Kosten trägt die Eisenbahnunternehmung.

2. Ein Drittel tragen die Bezirke, durch welche die Eisenbahnzufahrt führt.

3. Ein Theil der Kosten wird durch Beiträge der Gemeinden und der Gutsgebiete bestritten, welche der Bezirksrath innerhalb der Grenzen des in Kraft bestehenden Straßengesetzes bestimmt.

Diese Beiträge dürfen in keinem Falle den sechsten Theil der Baukosten übersteigen, welche auf die Zufahrt im Bereiche der mit dem Gutsgebiete eine Ortschaft bildenden Gemeinde entfallen.

4. Der Bezirksausschuß hat im Einverständnisse mit der politischen Bezirksbehörde Sorge zu tragen, damit mit den im §. 3 lit. d bezeichneten Concurrenzparteien ein gütliches Uebereinkommen über das Verhältniß, in welchem dieselben zu den Baukosten der Zufahrtsstraßen beizutragen haben, und über die Art dieser Concurrenzleistung zu Stande komme.

Kommt ein derartiges Uebereinkommen nicht zu Stande, so entscheidet hierüber der Landesausschuß im Einverständnisse mit der Statthalterei, und in Ermangelung eines solchen Einverständnisses das Ministerium des Innern gemeinschaftlich mit dem Handelsministerium.

Ebenso ist bei Bestimmung der Art der Abstattung der auf die Eisenbahnunternehmungen entfallenden Concurrenz vorzugehen.

5. Die Kosten, welche durch die im §. 3 lit. a, b, c und d bezeichneten Parteien nicht bedeckt werden, trägt der Landesfond.

§. 5. Ueber die Nothwendigkeit des Baues einer neuen Zufahrt zu einem Bahnhofe oder einer Eisenbahnstation, sowie über die Nothwendigkeit

der Umlegung oder Reconstruction bestehender Zufahrten wie auch über die Richtung dieser Zufahrten entscheidet über Antrag des Bezirksrathes die Statthalterei im Einverständnisse mit dem Landesauschusse, und bei Abgang eines solchen Einverständnisses das Ministerium des Innern gemeinschaftlich mit dem Handelsministerium.

§. 6. Im Falle des Baues einer neuen Eisenbahn, eines neuen Bahnhofes oder einer Bahnstation wird die nach den Eisenbahnvorschriften zur Erhebung des Sachverhaltes entsendete politische Commission zugleich die Nothwendigkeit der entsprechenden Zufahrten, sowie die technischen Bedingungen des Baues oder der Reconstruction und Erhaltung der Zufahrtsstraße zu erheben haben.

Bei dieser Commission wird ein Abgeordneter des Landesauschusses interveniren.

§. 7. Hat die Eisenbahnunternehmung beim Baue eines neuen Bahnhofes oder einer Station ausschließlich für diesen Bau eine Straße angelegt, welche als öffentliche Eisenbahnzufahrt dienen kann, so ist dieselbe auf Verlangen des Bezirksrathes verpflichtet, die angelegte Straße den im §. 3 bezeichneten Concurrencyparteien gegen festzustellende Entschädigung, nöthigenfalls im Wege der zwangsweisen Enteignung abzutreten.

§. 8. Zu den Kosten der Erhaltung der nach §. 5 für nothwendig erkannten Eisenbahnzufahrten haben die Concurrencyparteien in dem Verhältnisse und unter den im §. 4 festgesetzten Bedingungen beizutragen, soferne die Verpflichtung der Eisenbahn auf Grund der Concession oder eines speciellen Rechtstitels nicht geringer wäre.

§. 9. Alle mit diesem Gesetze normirten Beiträge der Concurrencyparteien sind nöthigenfalls auf Verlangen des Landesauschusses im Wege der politischen Execution einzubringen.

§. 10. Der Bezirksauschuß führt die ganze technische und administrative Verwaltung bei dem Baue und der Erhaltung der Eisenbahnzufahrtsstraßen.

Mit Zustimmung des Bezirksauschusses und mit Bewilligung des Landesauschusses kann die Eisenbahnunternehmung den Bau und die Erhaltung der Zufahrten selbst übernehmen, und wird zu diesem Zwecke die entfallende Concurrencygebühr von den zu dieser Concurrency verpflichteten Parteien zu erhalten haben.

§. 11. Sollte der Bezirksauschuß den Bau oder die Erhaltung einer Eisenbahnzufahrt nicht entsprechend oder nicht mit der gehörigen Sparsamkeit führen, so steht dem Landesauschusse das Recht zu, sowohl den Bau als auch die Erhaltung der Zufahrtsstraße in seine unmittelbare Verwaltung zu nehmen. Der Landesauschuß hat über die erfolgte Uebernahme des Baues oder der Erhaltung einer Eisenbahnzufahrt in der nächsten Landtagssession Bericht zu erstatten.

§. 12. Wenn die Zufahrt durch zwei oder mehrere Bezirke führt, so hat in den Fällen der §§. 5 und 7 der Landesauschuß zu entscheiden, falls die Beschlüsse der Bezirksräthe sich widersprechen.

§. 13. In Fällen, wo das gegenwärtige Gesetz keine abweichenden Bestimmungen enthält, gelten die Vorschriften des allgemeinen Straßengesetzes, insbesondere rücksichtlich der Oberaufsicht des Landesauschusses, der Competenz der autonomen Behörden und des Aufsichtsrechtes der politischen Behörden.

§. 14. Die Kosten des Baues und der Erhaltung solcher Eisenbahnzufahrten, die nicht zum öffentlichen Gebrauche dienen, haben die Interessenten allein zu tragen.

§. 15. Dieses Gesetz tritt mit dem Tage seiner Kundmachung in Wirksamkeit.

## 3. Srien.

Gesetz vom 8. November 1871, 208. Nr. 14.

§ 1. Die erste Herstellung von Zufahrtstraßen zu Bahnhöfen und zu Aufnahmestationen der Eisenbahnen, deren Standort bereits festgesetzt wurde, erfolgt, wenn nicht die betreffende Ortsbahngesellschaft oder aber eine dritte physische oder moralische Person durch das Gesetz, durch die Bestimmungen der Concurrenzbeiträge oder vertragmäßig dazu verpflichtet ist, in der Regel durch die Concurrenz des Landes und der benachbarten Gemeinden, als in der Regel, daß das Land die Ausgaben für die Bauarbeiten, für die nötige Grundabteilung und für die erforderliche Einleitung, alle übrigen Kosten der Herstellung zuzugewährt die Gemeinde beizutragen.

Ist der Bahnhof oder die Aufnahmestationenplan schon fest und einem oder mehreren Bezirken ausgedehnten Bereiche zu dienen bestimmt, so entscheidet vorerst der Landesauschuss diesen Vorwand, und entscheidet sodann, nach welchem Verhältnisse die Herstellungskosten der bezüglichen Straße auf die beteiligten Bezirke aufzuteilen seien.

§ 2. Der Landesauschuss entscheidet nach Erwägung aller vorhandenen Umstände über die Nothwendigkeit der Herstellung der einzelnen Zufahrtstraßen durch die im vorigen Paragraphen bezeichnete Concurrenz; er bestimmt die Art und Weise der Ausführung des Baues, und es liegt ihm ausschließlich die Verantwortung über die Ausführung zu. Die unmittelbare Leitung der Arbeiten belegen die betreffenden Gemeindevorstände, welche auch die Verwaltung des Concurrenzfonds gegen nachträgliche Nachverlegung an den Landesauschuss obliegt.

§ 3. Der Landesauschuss kann den beteiligten Bezirken nach Maßgabe des nachgewiesenen Bedarfs fest und auf Grundlage des Kosten- und Kostenberechnungslages auf Rechnung ihrer Concurrenzbeiträge entsprechende Bewilligungen, welche in der Folge dem Landesfonde erlegt werden müssen.

Die Concurrenzbeiträge der Bezirke werden von den nämlichen Organen und mit gleichen Mitteln eingetrieben, wie die Steuern.

§ 4. Die Zufahrtstraßen, deren erste Herstellung nach diesem Gesetze erfolgt, sind nach einem Jahre nach ihrer Vollendung dem Gemeindevorstande derjenigen Gemeindebehörde aus weiteren Erhaltung zu übergeben, in deren Gebiete sie

§ 5. Wenn ein oder mehrere Gemeinden keine Zufahrtstraßen

Ausdrücklich der oder die Bestimmungen

§ 6. Die Gemeindevorstände in einer dem Bedürfnisse entsprechenden Weise zu der Art und Weise selbst zu. Der Landesauschuss, ob eine Bewilligung sei, und welche zu den Kosten der Herstellung beizutragen habe

§ 7. Die Umlegung, sowie die vollständige bauliche Instandsetzung einer schon bestehenden, ihrer baulichen Beschaffenheit nach den Umständen des Verkehrs nicht entsprechenden Zufahrtstraße ist der ersten Herstellung gleich zu achten.

## **Landesgesetze über Eisenbahn-Zufahrtsstraßen. 81**

1. Die Herstellung und Erhaltung von Zufahrtsstraßen, welche Interesse von Privaten berühren, bleibt diesen Interessenten an.

### **4. Kärnten.**

**vom 7. August 1881, LGB. Nr. 22, GB. 1881:110.**

1. Eisenbahn-Zufahrtsstraßen sind jene öffentlichen Straßen, welche Verbindung der Bahnhöfe und Aufnahmestationen mit dem nächsten Fahrwege, oder mit dem Gebiete der nächstgelegenen Städte, oder Ortschaften vermitteln, insofern sie nicht bereits einen Theil einer zur Stadt, zum Markte oder zu einer Ortschaft gehörigen bilden.

verpflichtet ist, mit je einem Drittel zu tragen:

Landesfond,

Eisenbahnunternehmung,

Gemeinden, Grund- oder Werksbesitzer und Unternehmungen, welche an der Eisenbahnstation ein hervorragendes Interesse haben.

2. Der Landesauschuß entscheidet im Einverständnisse mit der Regierung über die Nothwendigkeit der Herstellung einer neuen Zufahrtsstraße, der Adaptirung bestehender Straßen zu Eisenbahnstraßen und der Umlegung oder Reconstruction einer bestehenden Zufahrtsstraße, über die von der Concurrenz hierfür zu leistende Summe, endlich über die Heranziehung von Interessenten (2 lit. a) Concurrenz und die denselben aufzuerlegenden Antheile.

Im zwischenden dem Landesauschuße und der Landesregierung ein Einverständnis nicht erzielt wird, so ist der Act dem Ministerium des Innern vorzulegen, welches einverständlich mit dem Handelsministerium in Instanz zu entscheiden hat.

3. Die Durchführung der in §. 2 erwähnten Bauten und die Aufsicht über die jeweilig bestehenden Bahnhof-Zufahrtsstraßen steht dem Landesauschuße zu.

Landesauschuß kann diese Aufsicht unmittelbar und durch die Bezirksauschüsse pflegen und zu diesem Ende jede Zufahrtsstraße einem bestehenden Straßenauschuße mit allen durch das Landesgesetz vom Jahre 1871, §. 27, für die Straßenauschüsse normirten Rechten zuweisen.

4. Der Landesauschuß kann auf Grund der Vorpräliminarien den Voranschlägen von der Eisenbahnunternehmung, den Gemeinden, Grund- oder Werksbesitzern, sowie Unternehmungen, angemessene Vorschüsse der Concurrenzbeiträge verlangen. (§. 2.)

Concurrenzbeiträge sind nach Vollendung des Baues an den Bauern zu entrichten.

§. 6. Die Kosten der Erhaltung aller Bahnhof-Zufahrtsstraßen, der bestehenden wie künftigen (insoweit nicht die betreffende Eisenbahngesellschaft oder eine dritte physische oder moralische Person durch das Gesetz, oder im Grunde eines besonderen Rechtstitels zur Erhaltung verpflichtet ist), sind von einer Concurrrenz zu tragen, welche aus dem Landesfonde, aus den im §. 2 lit. c genannten Interessenten und aus der betreffenden Eisenbahngesellschaft zu bestehen hat.

§. 7. Der Beitrag des Landesfondes wird auf ein Drittel der Kosten festgesetzt.

Ueber die Höhe des Beitrages der übrigen Concurrenten entscheidet der Landesausschuß im Einverständnisse mit der Landesregierung.

Wenn zwischen dem Landesausschuße und der Landesregierung ein Einverständniß nicht erzielt wird, so ist der Act dem Ministerium des Innern vorzulegen, welches einverständlich mit dem Handelsministerium in letzter Instanz zu entscheiden hat.

§. 8. Die im Grunde dieses Gesetzes zu leistenden Concurrrenzbeiträge sind vierteljährlich im vorhinein an den Landesfond abzuführen und über Ansuchen des Landesausschusses von den saumseligen Parteien, wie die übrigen Landesumlagen, durch die politischen Behörden einzubringen.

§. 9. Die Herstellung und Erhaltung der Zufahrtsstraßen, welche nur das Interesse der Bauunternehmung oder von Privaten berühren, bleibt diesen Interessenten überlassen.

Die Entscheidung, ob dieser Fall eintrete, erfolgt durch den Landesausschuß im Einverständnisse mit der Landesregierung, und in letzter Instanz durch das Ministerium des Innern im Einverständnisse mit dem Handelsministerium.

§. 10. Sollten von Seite der Bauunternehmung bei Anlage neuer Bahnstationen zur Ermöglichung der Ausführung bereits Fahrwege hergestellt worden sein, welche als Bahnhof-Zufahrtsstraßen gelten oder zu solchen umgestaltet werden können, so ist die Unternehmung verpflichtet, diese Wege gegen eine, nöthigenfalls im Expropriationswege auszumittelnde Entschädigung der Concurrrenz zu überlassen.

§. 11. Die politischen Behörden sind berechtigt und verpflichtet, darauf zu dringen, daß die Eisenbahn-Zufahrtsstraßen rechtzeitig hergestellt und stets im guten Stande erhalten werden.

§. 12. Die im §. 2 des Gesetzes vom 20. November 1871, §. 27, unter §§. 2, 10, 12, 15, 16, 19, 21, 23 und 30 angeführten Bahnhof-Zufahrtsstraßen werden aus der Kategorie der Landesstraßen ausgeschlossen.

§. 13. Die Wirksamkeit dieses Gesetzes beginnt mit dem Tage der Kundmachung desselben.

## 5. Krain.

### Gesetz vom 2. März 1874, RGB. Nr. 10.

§. 1. Zur Feststellung der Concurrrenz für die Herstellung und Erhaltung von Zufahrtsstraßen zu den Bahnhöfen und Aufnahmestationen der Eisenbahnen, deren Standort behördlich bestimmt wird, hat vor allem die politische Begehungscommission, welche vor der Concessionirung der Eisenbahnbauten nach §. 6 des Gesetzes vom 14. Sept. 1854, RGB. Nr. 258, abzuordnen ist, oder erforderlichen Falls bei bereits bestehenden Bahnen eine besondere, zu diesem Zwecke auf Kosten der Concurrrenz abzuordnende politische Commission eine Vereinbarung der Interessenten zu versuchen, zu welchem Zwecke dieselben und rücksichtlich deren Vertretungsorgane

mitgabe des speciellen Zweckes zu den dießfälligen Verhandlungen sind.

eder solchen Commission ist auch der Landesausschuß zu ver welchem das Recht gewahrt bleibt, sich hiebei durch einen Ab vertreten zu lassen.

olche Vereinbarung ist in einem eigenen Protokolle genau präc lich sicherzustellen und sind beglaubigte Abschriften davon der unternehmung, dem betreffenden Straßenausschuße, der politi sche und dem Landesausschuße mitzutheilen.

Kommt eine Vereinbarung nicht zu Stande, so hat die Her z Zufahrtsstraße, wenn nicht die betreffende Eisenbahnunter der aber eine dritte physische oder moralische Person durch das ch die Bedingungen der Concessionsertheilung oder vertrags u verpflichtet ist, in der Regel durch die Concurrenz des Landes, traßenconcurrentenbezirk, in dem die Zufahrtsstraße liegt, endlich hnenunternehmung, und zwar zu gleichen Theilen zu geschehen. r Bahnhof oder der Aufnahmestationsplatz seiner Lage nach mehrere Bezirke ausgedehnten Verkehre zu dienen bestimmt, e Landesausschuß nach vorläufiger Erhebung dieses Umstandes ibung treffen, daß und in welchem Verhältnisse die nach obiger g auf das Land und den Concurrentenbezirk der Zufahrtsstraße i zwei Drittheile der Herstellungskosten von allen theiligten Klein oder unter Mitconcurrenten des Landes zu tragen seien.

Die Umlegung, sowie die vollständige bauliche Instandsetzung einer in ihrer baulichen Beschaffenheit den Verkehrsanforderungen ehenden Zufahrtsstraße ist der ersten Herstellung gleichzuhalten.

Die Nothwendigkeit der Anlage einer neuen oder der im §. 3 Bauten an einer schon bestehenden Zufahrtsstraße, die einzu Richtung derselben und die sonstigen für die Beitragsleistung n Momente des Straßenprojectes bestimmt der Landesausschuß tändnisse mit der Landesregierung, und wenn diese sich nicht s Ministerium des Innern im Einvernehmen mit dem Handels n.

Die Ausführung des Baues kann dem Straßenausschuße des Be welchem die Zufahrtsstraße liegt, übertragen, auch können vom chusse für Rechnung der zu leistenden Concurrentenanteile der be Bezirke Vorschüsse aus dem Landesfonde bewilligt werden.

Die Obforge für die Erhaltung der Zufahrtsstraßen steht den schüssen jener Concurrentenbezirke zu, in denen sie gelegen sind bei nach den Bestimmungen des Straßenconcurrentengesetzes vor-

Bezüglich der Zufahrtsstraßen, zu welchen aus dem Landes von der Eisenbahnunternehmung Beiträge geleistet werden, em Landesausschuße oder der betreffenden Eisenbahnunterneh imgestellt, je ein stimmberechtigtes Mitglied in den Straßen ernennen und müssen, wenn die Ernennung erfolgt ist und nne bekannt gegeben wurde, diese stimmberechtigten Mitglieder rathung über die Angelegenheit der betreffenden Zufahrtsstraße werden.

Die politische Behörde hat die Straßenausschuße bei Durch Concurrenz für die Zufahrtsstraßen dort, wo ihre Kräfte und t ausreichen, nach Bedarf zu unterstützen und rechtskräftig auf tungen mittelst politischer Execution zu erzwingen.

Die politische Behörde in Anwendung des ihr durch das Straßen jeseß eingeräumten Befugnisses in die Lage kommt, Straßen mittelbar auf Kosten der Verpflichteten einzuleiten, so kann sie

von den letzteren angemessene Vorschüsse auf Rechnung der von denselben zu leistenden Concurrenzbeiträge verlangen und einbringen.

Kommt hiezu auch ein Beitrag vom Lande zu leisten, so ist dessen entsprechende Verwendung durch vorhergehende Vereinbarung mit dem Landesaussschusse sicherzustellen.

§. 9. Wenn ein Bahnhof oder eine Aufnahmestation lediglich im Interesse einer oder einiger weniger Gemeinden oder von Privaten errichtet wurde, so bleibt die Herstellung und Erhaltung der nothwendig werdenden Zufahrtsstraße lediglich den betreffenden Interessenten überlassen.

## 6. Mähren.

### Gesetz vom 26. Jänner 1873, RG. Nr. 17.

Art. I. Die Herstellung und Erhaltung der Zufahrtsstraßen zu dem Rayon der Bahnhöfe und Aufnahmestationen der Eisenbahnen, deren Standort behörblich festgestellt wurde, gehört, wenn nicht die betreffende Eisenbahnunternehmung oder aber eine dritte physische oder juristische Person durch das Gesetz, durch die Bedingungen der Concessionsertheilung oder vertragsmäßig hiezu verpflichtet ist, in der Regel zu den Obliegenheiten der Bezirksconcurrentz (§. 8 des Straßengesetzes v. 28. Febr. 1865, LG. u. BG. für Mähren Nr. 9).

Art. II. Dient der Bahnhof oder der Aufnahmestationsplatz seiner Lage nach einem über mehrere Straßenbezirke ausgedehnten Verkehre, so haben die sämtlichen theilgenommenen Straßenbezirke die Kosten der Herstellung und Erhaltung der Zufahrtsstraße zu tragen (Art. IV).

Die Ausführung des Baues und die Verwaltung der betreffenden Straße steht jenem Bezirksstraßenausschusse zu (§§. 20 und 27 des obigen Straßengesetzes), in dessen Bezirke die Zufahrtsstraße sich befindet.

Art. III. Wenn ein Bahnhof oder eine Aufnahmestation lediglich im Interesse einer oder einiger wenigen Gemeinden, beziehungsweise Gutsgebiete (§. 84 der Gemeindeordnung v. 15. März 1864, LG. u. BG. für Mähren u. §. 13 d. Straßenges. v. 28. Febr. 1865) errichtet wurde, so ist wenn nicht eine im Art. 1 dieses Gesetzes ange deutete besondere Verpflichtung eintritt, die nothwendig werdende Zufahrtsstraße durch die betreffenden Gemeinden und beziehungsweise Gutsgebiete herzustellen und zu erhalten.

Der Bau und die Verwaltung der Straße erfolgt im Falle der Concurrentz mehrerer Gemeinden und Gutsgebiete nach Maßgabe der Bestimmungen des §. 15 des Straßengesetzes vom 28. Febr. 1865 und des §. 95 der Gemeindeordnung.

Art. IV. Ueber die Nothwendigkeit einer öffentlichen Zufahrtsstraße zu einem Bahnhofe oder zu einer Aufnahmestation entscheiden die politischen Behörden.

Dem Landesaussschusse steht die Entscheidung darüber zu, ob die als nothwendig erkannte Zufahrtsstraße von einem oder mehreren Straßenbezirken, rücksichtlich von einer oder von mehreren Gemeinden, beziehungsweise Gutsgebieten, herzustellen und zu erhalten ist, und in welchem Verhältnisse die theilgenommenen Straßenbezirke, rücksichtlich Gemeinden und Gutsgebiete zur Herstellung und Erhaltung zu concurriren haben (Art. II).

Bei der Anlage neuer Eisenbahnen oder neuer Bahnhöfe und Aufnahmestationen ist die Nothwendigkeit des Baues einer Zufahrtsstraße bei der nach den Eisenbahn-Concessionsvorschriften vorzunehmenden politischen Begutachtung durch die hiezu bestimmte Commission (Verordn. d. k. k. Handelsmin. v. 4. Febr. 1871, RG. Nr. 8) sicherzustellen, welche bei vorerwähnter



den Differenzen in Ansehung der Concurrenzpflicht auch auf die gütliche Ausgleichung derselben thunlichst hinzuwirken hat.

Art. V. Darüber, ob zur Herstellung einer Zufahrtsstraße eine Subvention aus Landesmitteln zu bewilligen ist, entscheidet die Landesvertretung.

Art. VI. Der Bau der Zufahrtsstraßen hat nach Maßgabe der Bestimmungen des §. 6 des Straßengesetzes vom 28. Februar 1865 zu erfolgen.

Art. VII. Die Herstellung und Erhaltung von Zufahrtsstraßen, welche nur das Interesse von Privaten betreffen, bleibt diesen Interessenten überlassen.

Inwieferne Privatpersonen im Grunde und nach Maßgabe der besonderen Benützung einer Bahnhofszufahrtsstraße auch zu einem besonderen Concurrenzbeitrage zur Herstellung und Erhaltung einer Zufahrtsstraße verhalten werden können, ist durch die Bestimmungen der §§. 9 und 13 des Straßengesetzes vom 28. Februar 1865 normirt.

## 7. Niederösterreich.

### Gesetz vom 24. April 1874, LGBl. Nr. 24.

§. 1. Eisenbahn-Zufahrtsstraßen sind jene öffentlichen Straßen, welche die Verbindung der Bahnhöfe und Aufnahmestationen mit den nächsten erreichbaren Straßen oder mit dem Gebiete der nächstgelegenen Städte und Märkte oder Ortschaften vermitteln.

Plätze vor den Bahnhöfen oder Aufnahmestationen, welche für den Personen- oder Wagenverkehr nothwendig sind, und die erforderlichen Verbindungsrampen oder Auffahrten zwischen den höheren Aufstellungsplätzen der Bahnhöfe oder Stationsplätze und den tiefer liegenden Zufahrtsstraßen werden, als Bestandtheile der Bahn, zu den Zufahrtsstraßen gerechnet.

§. 2. Die erste Herstellung von Zufahrtsstraßen zu den Bahnhöfen und Aufnahmestationen der Eisenbahnen, deren Standort behördlich festgestellt wurde, erfolgt, wenn nicht die betreffende Eisenbahngesellschaft eine dritte physische oder moralische Person auf Grund der Eisenbahnconcession oder eines sonstigen Rechtstitels verpflichtet ist, in der Folge durch die Concurrenz

der Bahnunternehmung,

der Straßenbezirke, in deren Gebiete die Zufahrtsstraße liegt,

der zunächst gelegenen Gemeinden, und

der Besitzer jener Industrieunternehmungen, welche ein hervorragendes Interesse an der Eisenbahnstation haben — in der Weise, daß jede Bahnunternehmung ein Drittel, die Straßenbezirke ein Drittel, die Gemeinden und hervorragenden Interessenten zusammen ebenfalls ein Drittel der dießfälligen Kosten, wozu auch jene für die Grundentlastung gehören, tragen.

3. Dient jedoch der Bahnhof oder die Aufnahmestation, sowie die betreffende Zufahrtsstraße einem über mehrere Straßenbezirke ausübenden Verkehre, so sind diese betheiligten Straßenbezirke zum Drittel zu lit. b heranzuziehen.

4. Die Erhaltung der Zufahrtsstraßen ist in Ermangelung eines anderweitigen Uebereinkommens nach den Normen zu behandeln, welche für Straßenkategorien gelten, in die sie eingereiht worden sind.

§. 5. Die Herstellung und Erhaltung von Zufahrtsstraßen, welche nur das Interesse der Bahnunternehmung oder anderer Privaten berühren, bleibt diesen Interessenten überlassen.

§. 6. Ueber die Nothwendigkeit der Herstellung einer Eisenbahn-Zufahrtsstraße entscheidet die Statthalterei nach mit dem Landesaussschusse gepflogenen Einvernehmen, und in dem Falle, wenn zwischen diesen ein Einvernehmen nicht erzielt wird, das Ministerium des Innern einverständlich mit dem Handelsministerium.

§. 7. Bei der Anlage neuer Eisenbahnen oder neuer Bahnhöfe und Aufnahmestationen ist die Nothwendigkeit der Herstellung der Zufahrtsstraßen bei der nach den Eisenbahnvorschriften vorzunehmenden politischen Begehung durch die hiezu bestimmte Commission sicherzustellen. Bei der bezüglichen Verhandlung ist zu dieser Commission ein Abgeordneter des Landesaussschusses beizuziehen. Dieselbe hat, wenn in Absicht auf die Concurrenzpflicht einander widerstreitende Ansprüche erhoben werden, eine Vereinbarung thunlichst anzustreben.

§. 8. Dem Landesaussschusse steht die Entscheidung zu, ob zu den Kosten der Herstellung einer als nothwendig erkannten Zufahrtsstraße ein oder mehrere Straßenbezirke, rücksichtlich eine oder mehrere Gemeinden, und in welchem Verhältnisse nach dem in §§. 2 und 3 festgesetzten Maßstabe beizutragen haben.

Dem Landesaussschusse kommt auch die Bestätigung der rücksichtlich der Concurrenzpflicht von der politischen Begehungskommission erzielten Vereinbarungen zu.

§. 9. Der Bau und die Erhaltung der Zufahrtsstraße ist nach Maßgabe der einschlägigen Bestimmungen des Gesetzes in Betreff der Herstellung und Erhaltung öffentlicher nicht ärarischer Straßen zu bewirken.

Die Bestimmungen dieses Gesetzes finden überhaupt in Betreff der Eisenbahn-Zufahrtsstraßen ihre Anwendung, wofern nicht in dem gegenwärtigen Gesetze etwas anderes angeordnet ist.

Dies gilt insbesondere auch in Betreff der Subvention aus Landes-, beziehungsweise aus Bezirksmitteln in den hiezu geeigneten Fällen.

## 8. Oberösterreich.

Gesetz vom 21. December 1872, LGB. f. 1873 Nr. 2.

Allgemeine Bestimmungen. §. 1. Eisenbahnzufahrten sind jene öffentlichen Straßen, welche die Verbindung der Bahnhöfe und Aufnahmestationen mit den nächst erreichbaren öffentlichen Straßen oder Fahrtwegen oder mit dem Gebiete der nächst gelegenen Städte, Märkte oder Ortschaften vermitteln.

§. 2. Bei Errichtung von Eisenbahn-Zufahrtsstraßen hat die politische Bezirksbehörde über deren Nothwendigkeit und Anschluß an die öffentlichen Straßen oder Fahrtwege, Stadt, Markt oder Ortschaft (§. 1), über die Breite, Construction, Steigung und die sonstigen Bauverhältnisse ein Gutachten abzugeben, bei der commissionellen Bahnbegehung ein Mitglied des Landesaussschusses beizuziehen, und ein gütliches Uebereinkommen zwischen sämtlichen Betheiligten über die Ausführung des Baues, sowie über die Bildung einer Concurrenz, betreffend die Herstellung und Erhaltung der Zufahrtsstraßen zu versuchen.

§. 3. Kommt hierüber zwischen den Betheiligten ein Uebereinkommen zu Stande, so ist selbes dem Landesaussschusse zur Genehmigung vorzulegen, welcher hiebei im Einvernehmen mit der Landesbehörde verfahren hat.

Findet der Landesausschuß den Vergleich zur Genehmigung nicht geeignet, so hat derselbe im Einverständnisse mit der Landesbehörde das Erkenntniß zu fällen.

§. 4. Wenn zwischen dem Landesausschuße und der Landesbehörde ein Einverständniß nicht erzielt wird, so ist der Act dem Ministerium des Innern zur Entscheidung einverständlich mit dem Handelsministerium in letzter Instanz vorzulegen.

§. 5. Bleibt der Vergleichsversuch fruchtlos, so ist durch die Landesgesetzgebung für solche Zufahrten von Fall zu Fall eine besondere Concurrency festzustellen. Bis dahin ist der Landesausschuß ermächtigt, im Einverständnisse mit der Landesbehörde eine Concurrency provisorisch zu bilden:

Wird ein Einverständniß nicht erzielt, so ist nach §. 4 vorzugehen.

Concurrenzbezirk. §. 6. In diese Concurrency sind einzubeziehen:

- a) die betreffende Eisenbahnunternehmung;
- b) die Gemeinden, in deren Gebiet die Zufahrtsstraße liegt; es können aber in besonders rüchftswürdigen Fällen auch Gemeinden, welche nicht von der Zufahrtsstraße durchzogen sind, mit Rücksicht auf den Nutzen, welchen dieselben aus dieser Straße ziehen, als beitragspflichtig erklärt werden;
- c) jene Grund- oder Werksbesitzer und Unternehmungen, deren Interessen durch die betreffende Straße in hervorragender Weise gefördert werden.

§. 7. Insoferne der Staat oder das Land einen Beitrag zu einer Zufahrtsstraße gewährt, ist derselbe von der Concurrenzleistung vorweg in Abzug zu bringen.

Der Landesbeitrag erfolgt durch Landtagsbeschluß.

§. 8. Sollten von Seite der Bauunternehmung bei Anlage neuer Bahnstationen zur Ermöglichung der Bauführungen bereits Fahrwege hergestellt worden sein, welche als Bahnhofszufahrten gelten können, so ist die Unternehmung verpflichtet, diese Wege gegen nöthigenfalls im Expropriationswege auszumittelnde Entschädigung der Concurrency zu überlassen.

Concurrenzaußschuß. §. 9. Nach Festsetzung des Concurrenzbezirktes (§. 6) ist ein Concurrenzaußschuß zu bilden.

Derselbe ist das beschließende Organ und hat sogleich nach seiner Constituierung zu bestimmen, welche von den dem Bahnhofe zunächst gelegenen Ortsgemeinden verpflichtet ist, die Arbeiten zur Herstellung und Erhaltung der betreffenden Zufahrtsstraßen zu leiten, zu beaufsichtigen und die zur Verfügung gestellten Mittel zu verwenden.

Die Gemeinde hat dafür zu sorgen, daß die Eisenbahn-Zufahrtsstraße gut fahrbar erhalten werde.

§. 10. Jede in die Concurrency einbezogene Gemeinde wählt durch ihren Gemeindeaußschuß auf die Dauer von drei Jahren ein Mitglied und einen Ersatzmann in den Concurrenzaußschuß.

Ueber die Wählbarkeit und Verpflichtung zur Annahme der Wahl in den Concurrenzaußschuß sind die Vorschriften der Gemeindeordnung anzuwenden.

Bei Zufahrtsstraßen, zu deren Herstellung oder Instandhaltung ein Beitrag vom Aerar oder aus dem Landesfonde geleistet wird, ist die Regierung und der Landesausschuß berechtigt, einen Bevollmächtigten für den Concurrenzaußschuß zu ernennen.

Ebenso können die Eisenbahnunternehmungen und die Gesamtheit der Interessenten (§. 6 lit. c) je ein Mitglied in den Concurrenzaußschuß wählen. Dieser Außschuß besteht mindestens aus drei Mitgliedern

und faßt seine Beschlüsse mit absoluter Stimmenmehrheit. Die Mitglieder des Concurrencyauschusses versehen ihr Amt unentgeltlich.

§. 11. Der Ausschuss wählt aus seiner Mitte und mit absoluter Stimmenmehrheit den Obmann und Obmannsstellvertreter, welcher die Ausschlußbeschlüsse zu vollziehen, die Voranschläge und Rechnungen zu verfassen und dem Ausschusse zur Genehmigung und Erledigung vorzulegen und die Kasse unter Mitsperre eines Ausschlußmitgliedes zu führen hat. Den Betheiligten steht das Recht zu, in die erledigte Rechnung Einsicht zu nehmen.

den gegen Verfügungen der Straßenconcurrencyauschüsse zu richten.

scheidet über Berufungen gegen die

im Tage der Verständigung laufender Ausschüsse einzubringen.

den Behörden. §. 14. Die polypflichtet, darauf zu bringen, daß im Instande erhalten werden (§. 10).

Dieses Gesetz findet auf die bereits ne Anwendung, als diese als provisor die Zufahrt noch im Zuge sind. oder Uebereinkommen gegründeten Straßen bleiben aufrecht.

Gesetzes beginnt mit dem Tage der

## 9. Salzburg.

### Gesetz vom 15. Mai 1872, LGBl. Nr. 19.

Allgemeine Bestimmungen. §. 1. Eisenbahnzufahrten sind jene öffentlichen Straßen, welche die Verbindung der Bahnhöfe und Abnahmsstationen mit dem nächst erreichbaren öffentlichen Fahrwege oder mit dem Gebiete der nächstgelegenen Städte, Märkte oder Ortschaften vermitteln.

§. 2. Bei der Errichtung von Eisenbahn-Zufahrtsstraßen hat die politische Bezirksbehörde über deren Nothwendigkeit und Anschluß an den öffentlichen Fahrweg, Stadt, Markt oder Ortschaft (§. 1), über die Breite, Construction, Steigung und die sonstigen Bauverhältnisse ein Gutachten abzugeben, bei der commissionellen Bahnbegehung ein Mitglied des Landesauschusses beizuziehen und ein gütliches Uebereinkommen zwischen sämmtlichen Betheiligten über die Ausführung des Baues, sowie über die Bildung einer Concurrency, betreffend die Herstellung und Erhaltung der Zufahrtsstraßen, zu versuchen.

§. 3. Kommt hierüber zwischen den Betheiligten ein Uebereinkommen zu Stande, so ist selbes dem Landesauschusse zur Genehmigung vorzulegen, welcher hiebei im Einvernehmen mit der Landesbehörde vorzugehen hat.

Findet der Landesauschuss den Vergleich zur Genehmigung nicht geeignet, so hat derselbe im Einverständnisse mit der Landesbehörde das Erkenntniß zu fällen.

§. 4. Wenn zwischen dem Landesauschusse und der Landesbehörde ein Einverständniß nicht erzielt wird, so ist der Act dem Ministerium des Innern zur Entscheidung einverständlich mit dem Handelsministerium in letzter Instanz vorzulegen.

§. 5. Bleibt der Vergleichsversuch fruchtlos, so ist durch die Landesgesetzgebung für solche Zufahrten von Fall zu Fall eine besondere Concurrenz festzustellen. Bis dahin ist der Landesausschuß ermächtigt, im Einverständniß mit der Landesbehörde eine Concurrenz provisorisch zu bilden.

Wird ein Einverständniß nicht erzielt, so ist nach §. 4 vorzugehen.

Concurrenzbezirk. §. 6. In diese Concurrenz sind einzubeziehen:

- a) die betreffende Eisenbahnunternehmung;
  - b) die sämtlichen Gemeinden, welche aus diesen Zufahrtsstraßen Nutzen ziehen;
  - c) jene Grund- oder Werksbesitzer und Unternehmungen, deren Interessen durch die betreffende Straße in hervorragender Weise gefördert werden.
- §. 7. Insoferne der Staat oder das Land einen Beitrag zu einer Zufahrtsstraße gewährt, ist derselbe von der Concurrenzleistung vorweg in Abzug zu bringen.

Der Landesbeitrag erfolgt durch Landtagsbeschluß.

§. 8. Sollten von Seite der Bauunternehmung bei Anlage neuer Bahnstationen zur Ermöglichung der Bauführung bereits Fahrwege hergestellt worden sein, welche als Bahnhofszufahrten gelten können, so ist die Unternehmung verpflichtet, diese Wege gegen nöthigenfalls im Expropriationswege auszumittelnde Entschädigung der Concurrenz zu überlassen.

Concurrenzaußschuß. §. 9. Nach Festsetzung des Concurrenzbezirkles (§. 6) ist ein Concurrenzaußschuß zu bilden. Derselbe ist das beschließende Organ und hat sogleich nach seiner Constituirung zu bestimmen, welche von den dem Bahnhofs zunächst gelegenen Ortsgemeinden verpflichtet ist, die Arbeiten zur Herstellung und Erhaltung der betreffenden Zufahrtsstraßen zu leiten, zu beaufsichtigen und die zur Verfügung gestellten Mittel zu verwenden.

Diese Gemeinde hat dafür zu sorgen, daß die Eisenbahn-Zufahrtsstraßen gut fahrbar erhalten werden.

§. 10. Jede in die Concurrenz einbezogene Gemeinde wählt durch ihren Gemeindeausschuß auf die Dauer von drei Jahren ein Mitglied und einen Ersatzmann in den Concurrenzaußschuß. Ueber die Wählbarkeit und Verpflichtung zur Annahme der Wahl in den Concurrenzaußschuß sind die Vorschriften der Gemeindeordnung anzuwenden.

Bei Zufahrtsstraßen, zu deren Herstellung oder Instandhaltung ein Beitrag vom Aerar oder aus dem Landesfonde geleistet wird, ist die Regierung und der Landesausschuß berechtigt, einen Bevollmächtigten für den Concurrenzaußschuß zu ernennen.

Ebenso können die Eisenbahnunternehmungen und die Gesamtheit der Interessenten (§. 6 lit. c) je ein Mitglied in den Concurrenzaußschuß wählen. Dieser Ausschuß besteht mindestens aus drei Mitgliedern und faßt seine Beschlüsse mit absoluter Stimmenmehrheit.

Die Mitglieder des Concurrenzaußschusses versehen ihr Amt unentgeltlich.

§. 11. Das Comité wählt aus seiner Mitte und mit absoluter Stimmenmehrheit den Obmann und Obmannsstellvertreter, welcher die Comitébeschlüsse zu vollziehen, die Voranschläge und Rechnungen zu verfassen und dem Comité zur Genehmigung und Erledigung vorzulegen und die Cassé unter Mitsperre eines Comitémitgliedes zu führen hat. Den Betheiligten steht das Recht zu, in die erledigte Rechnung Einsicht zu nehmen.

Berufungen. §. 12. Beschwerden gegen Verfügungen der Straßenverwaltung (§. 9) sind an den Concurrenzaußschuß zu richten.

§. 13. Der Landesausschuß entscheidet über Berufungen gegen die Beschlüsse des Concurrencyausschusses.

Die Beschwerde ist binnen der vom Tage der Verständigung laufenden vierzehntägigen Frist beim Landesausschusse einzubringen.

Aufsichtsrecht der politischen Behörden. §. 14. Die politischen Behörden sind berechtigt und verpflichtet, darauf zu dringen, daß die Eisenbahn-Zufahrtsstraßen in gutem Zustande erhalten werden.

Schlußbestimmungen. §. 15. Dieses Gesetz findet auf die bereits bestehenden Bahnhofszufahrten insoferne Anwendung, als diese als provisorisch erklärt oder Verhandlungen über die Zufahrt noch im Zuge sind.

§. 16. Die Wirksamkeit dieses Gesetzes beginnt mit dem Tage dessen Kundmachung.

## **Landesgesetz für Salzburg v. 16. Juni 1875, LGBl. Nr. 21,** über die Abänderung einiger Bestimmungen des Gesetzes vom 15. Mai 1872, LGBl. Nr. 19, betreffend die Herstellung und Erhaltung der Zufahrtsstraßen zu nicht ärarischen Eisenbahnen.

Art. I. Die §§. 3 und 5 des Gesetzes vom 15. Mai 1872 werden abgeändert und haben zu lauten:

§. 3. Kommt hierüber zwischen den Betheiligten ein Uebereinkommen zu Stande, so ist selbes dem Landesausschusse zur Genehmigung vorzulegen, welcher hiebei im Einvernehmen mit der Landesbehörde vorzugehen hat.

Findet der Landesausschuß den Vergleich zur Genehmigung nicht geeignet, oder kommt ein Vergleich nicht zu Stande, so hat derselbe im Einvernehmen mit der Landesbehörde das Erkenntniß sowohl über die Ausführung des Baues, als auch über die Bildung der Concurrency zu fällen.

Der Landesausschuß hat die Ausführung zu überwachen und kann den Bau im Falle dringender Nothwendigkeit selbst führen.

§. 5. In dringenden Fällen kann der Landesausschuß im Einverständnisse mit der Landesbehörde sowohl hinsichtlich der Ausführung als der Concurrency bis zur endgiltigen Entscheidung eine mittlerzeitliche Verfügung treffen.

Art. II. Beschwerden gegen die nach §. 3 gefällten Erkenntnisse sind innerhalb 14 Tagen, vom Tage der Zustellung an gerechnet, beim Landesausschusse einzubringen und von demselben mit den eigenen Bemerkungen im Wege der Landesregierung an das Ministerium des Innern vorzulegen, welches hierüber einverständlich mit dem Handelsministerium endgiltig entscheidet.

Gegen die nach §. 5 getroffenen Verfügungen findet keine Beschwerde statt, es hat jedoch die nachfolgende endgiltige Entscheidung hinsichtlich der Concurrency rückwirkende Kraft.

Art. III. Die Bestimmungen des Straßengesetzes vom 14. Jänner 1873, LGBl. Nr. 5, finden auch auf die Eisenbahn-Zufahrtsstraßen Anwendung, insoferne sie nicht mit dem Gesetze vom 15. Mai 1872 oder dem gegenwärtigen Gesetze im Widerspruche stehen.

## 10. Schlesien.

### Gesetz vom 19. Jänner 1873, LGB. Nr. 12.

§. 1. Eisenbahn-Zufahrtsstraßen sind jene öffentlichen Straßen, welche die Verbindung der Bahnhöfe und Aufnahmestationen mit der nächst erreichbaren Reichs-, Landes- oder Bezirksstraße oder mit der nächstgelegenen Ortschaft vermitteln.

In die Zufahrtsstraßen werden die Plätze vor den Bahnhöfen und Aufnahmestationen, welche für den Personen- und Wagenverkehr nothwendig sind, als Bestandtheile der Bahn, nicht mit eingerechnet.

§. 2. Die erste Herstellung von Zufahrtsstraßen zu den Bahnhöfen und Aufnahmestationen der Eisenbahnen, deren Standort behördlich festgestellt wurde, erfolgt, wenn nicht die betreffende Eisenbahngesellschaft oder aber eine dritte physische oder moralische Person durch das Gesetz, durch die Bedingung der Concessionsertheilung oder vertragsmäßig hiezu verpflichtet ist, in der Regel durch die Concurrenz

- a) der Bahnunternehmung,
- b) der Straßenbezirke, in deren Gebiete die Zufahrtsstraße liegt,
- c) der zunächst gelegenen Gemeinden, und
- d) der Besitzer jener Industrieunternehmungen, Kohlenwerke, Berg- und Hüttenwerke zc., welche ein hervorragendes Interesse an der Eisenbahnstation haben — in der Weise, daß die Bauunternehmung ein Drittel, die Straßenbezirke ein Drittel, die Gemeinden und hervorragenden Interessenten zusammen ebenfalls ein Drittel der dießfälligen Kosten, wozu auch jene für die Grundeinlösung gehören, tragen.

Bei besonders wichtigen oder kostspieligen Zufahrtsstraßen können Subventionen aus dem Landesfonde von Fall zu Fall bewilligt werden, worüber die Landesvertretung entscheidet.

§. 3. Ausnahmen von der im §. 2 als Regel festgestellten Concurrenzverpflichtung können über Verlangen eines Concurrenzpflichtigen von den die Concurrenzpflcht regelnden Behörden mit Rücksicht aller einschlägigen örtlichen und sonstigen Verhältnisse von Fall zu Fall in der Art bestimmt werden, daß die Concurrenzleistung nach Maßstab des den einzelnen Verpflichteten von der Zufahrtsstraße entfallenden Nutzens festgesetzt werde.

§. 4. Bei der politischen Begehungscommission ist unter Zuziehung eines Abgeordneten des Landesauschusses

- a) über die Nothwendigkeit der Zufahrtsstraße, deren Richtung, Breite, Construction, Steigung und sonstige Bauverhältnisse,
- b) über die Feststellung der Concurrenzpflcht,
- c) über das mit der Ausführung zu betrauende Organ,
- d) über die Einreihung der Zufahrtsstraße in eine der bestehenden Straßenkategorien zwischen sämmtlichen Betheiligten ein gütliches Uebereinkommen anzustreben.

§. 5. Kommt hierüber zwischen den Betheiligten ein Uebereinkommen zu Stande, so ist selbes dem Landesauschusse zur Genehmigung vorzulegen, welcher hiebei im Einvernehmen mit der Landesbehörde vorzugehen hat.

Kommt ein Uebereinkommen nicht zu Stande oder findet der Landesauschuß den Vergleich zur Genehmigung nicht geeignet, so hat derselbe im Einverständnisse mit der Landesbehörde das Erkenntniß zu fällen.

Wenn zwischen dem Landesauschusse und der Landesbehörde ein Einverständniß nicht erzielt wird, so ist der Act dem Ministerium des

Innern zur endgiltigen Entscheidung einvernehmlich mit dem Handelsministerium vorzulegen.

§. 6. Gegen die Entscheidung, insoweit sie das Maß der Concurrenzleistung der Eisenbahnunternehmung betrifft, ist der Recurs an das Ministerium des Innern zulässig, welches im Einvernehmen mit dem Handelsministerium darüber entscheidet.

§. 7. Das mit der Ausführung beauftragte Organ kann von den verpflichteten Concurrenten auf Grundlage der vom Landesausschusse zu überprüfenden Baupräliminarien und Kostenüberschläge angemessene Vorschüsse auf Rechnung der von denselben zu leistenden Concurrenzbeiträge erheben. Nach Vollenbung des Baues sind die zur Concurrenz Verpflichteten schuldig, den auf sie entfallenden Concurrenzantheil der ausgewiesenen, vom Landesausschusse überprüften Herstellungskosten an das ausführende Organ zu bezahlen.

Die Anthelle der zur Concurrenz Verpflichteten sind im Wege der politischen Execution, welche über Ansuchen des Landesausschusses die politische Behörde durchzuführen hat, einbringbar.

§. 8. Die Erhaltung der Zufahrtsstraßen ist in Ermangelung eines besonderen Uebereinkommens nach den Normen zu behandeln, welche für jene Straßenkategorien gelten, in die sie eingereiht worden sind.

§. 9. Die Umlegung, sowie die vollständige bauliche Instandsetzung einer bestehenden, in ihrer baulichen Beschaffenheit den Ansprüchen des Verkehrs nicht entsprechenden Zufahrtsstraße ist der ersten Herstellung gleich zu achten.

§. 10. Die Herstellung und Erhaltung von Zufahrtsstraßen, welche nur das Interesse der Bahnunternehmung oder anderer Privaten berühren, bleibt diesen Interessenten überlassen.

§. 11. Die Wirksamkeit dieses Gesetzes beginnt mit dem Tage der Kundmachung desselben.

## **11. Steiermark.**

### **Gesetz vom 16. October 1869, LGBl. Nr. 46.**

§. 1. Die erste Herstellung von Zufahrtsstraßen zu Bahnhöfen und zu Aufnahmestationen der Eisenbahnen, deren Standort behördlich festgestellt wurde, erfolgt, wenn nicht die betreffende Eisenbahngesellschaft oder aber eine dritte physische oder moralische Person durch das Gesetz, durch die Bedingungen der Concessionsertheilung oder vertragsmäßig hiezu verpflichtet ist, in der Regel durch die Concurrenz des Landes und der Bezirke in der Weise, daß das Land zwei Drittheile der Kosten der ersten Herstellung, die Bezirke aber ein Drittheil derselben tragen.

Ist der Bahnhof oder der Aufnahmestationsplatz seiner Lage nach einem über mehrere Bezirke ausgebreiteten Verkehre zu dienen bestimmt, so kann der Landesausschuß nach vorläufiger Erhebung dieses Umstandes die Entscheidung treffen, daß das nach obiger Bestimmung auf die Bezirke fallende Drittheil der Herstellungskosten von allen theilhaftigen Bezirken nach einem durch die Entscheidung zu bestimmenden Verhältnisse zu tragen sei.

§. 2. Der Landesausschuß entscheidet nach Erwägung aller einschlägigen Momente über die Nothwendigkeit der Herstellung einer Zufahrtsstraße durch die im vorigen Paragraphen bezeichnete Concurrenz; er bestimmt die Art und Weise der Ausführung des Baues und es steht ihm die ganze Vaudurchführung zu.



oder einiger Gemeinden errichtet anzusehen ist (§. 5 UG. für Steiermark vom 6. Oct. 1869, LGB. Nr. 46) haben die Administrationsbehörden freiem Ermessen zu entscheiden. (LGB. 20. Sept. 1878, J. 1472; Nr. 284.)

§. 6. Gemeinden haben die Zufahrtsstraße für das in der Gemeinde ähnlich vorkommende Fuhrwerk gut fahrbar herzustellen und zu erhalten. Art und Weise des Baues und der Durchführung wird von ihnen beschlossen.

Darüber, ob eine Zufahrtsstraße von einer oder mehreren Gemeinden im letzteren Falle in welchem Verhältnisse herzustellen sei, und welcher welchen Gemeinden und im letzteren Falle in welchem Verhältnisse weitere Erhaltung obliege, entscheidet ebenfalls nach Erwägung aller blägligen Momente der Landesausschuss.

§. 7. Die Umlegung, sowie die vollständige bauliche Instandsetzung bestehender, in ihrer baulichen Beschaffenheit den Ansprüchen des Verkehrs nicht entsprechenden Zufahrtsstraßen ist der ersten Herstellung zu achten.

§. 8. Die Herstellung und Erhaltung von Zufahrtsstraßen, welche nur Interesse von Privaten berühren, bleibt diesen Interessenten überlassen.

**Gesetz vom 1. Jänner 1878, LGB. Nr. 3,**

nach das Gesetz vom 16. October 1869, LGB. Nr. 46, über Eisenbahn-Zufahrtsstraßen abgeändert wird.

Art. I. Die im §. 1 des Gesetzes vom 16. October 1869, LGB. Nr. 46, angeordnete Concurrency wird für die nach dem Eintritt der Kraft dieses Gesetzes neu herzustellenden oder im Sinne des §. 7 des alten Gesetzes umzulegenden oder zu reconstituierenden Eisenbahn-Zufahrtsstraßen dahin abgeändert, daß die Kosten der Herstellung, Umlegung oder Reconstruction zu je einem Drittel vom Landesfond, von den betheiligten Gemeinden und der Eisenbahnunternehmung zu bestreiten sind.

Art. II. Der Landesausschuss kann auf Grundlage der Vorprojekte und Kostenüberschläge von den Bezirken und von der Eisenbahn-

unternehmung angemessene Vorschüsse auf Rechnung der Concurrenzbeiträge verlangen und sind nach Vollendung des Baues die Concurrenzbeiträge derselben an den Landesfond zu entrichten.

Art. III. Auch zu den Kosten der Erhaltung der neu herzustellen, Zufahrtsstraßen sowie zu den Kosten derselben müssen laut §. 4 Nr. 46, als Bezirksstraßen I. Eisenbahnunternehmung zu

st zur Erörterung der Nothwendigkeit der Reconstruction der von Seite der Bedeutung der Straße enthaltung der im Art. III des Landesauschusses eine des Uebereinkommen zwischen

nission hat der Landesauschuss zu entscheiden.

der Statthalterei ein Einverständnis dem Ministerium des Handelsministerium

es vom 18. October 1869,

ABG. Nr. 46, insofern sie nicht durch dieses Gesetz abgeändert werden, bleiben in Wirksamkeit.

## 12. Tirol.

### Gesetz vom 11. Februar 1874, ABG. Nr. 14.

Allgemeine Bestimmungen. §. 1. Eisenbahnzufahrtsstraßen sind jene öffentlichen Straßen, welche die Verbindung der Bahnhöfe und Aufnahme-Stationen mit dem nächst erreichbaren öffentlichen Fahrwege oder mit dem Gebiete der nächst gelegenen Städte, Märkte und Ortschaften vermitteln.

§. 2. Bei der Errichtung von Eisenbahnzufahrtsstraßen hat die politische Bezirksbehörde über deren Nothwendigkeit und Anschluß an den öffentlichen Fahrweg, Stadt, Markt oder Ortschaft (§. 1), über die Breite, Construction, Steigung und die sonstigen Bauverhältnisse ein Gutachten abzugeben, bei der zu diesem Zwecke vorzunehmenden commissionellen Bahnbegehung ein Mitglied des Landesauschusses beizuziehen und ein gütliches Uebereinkommen zwischen sämmtlichen Betheiligten über die Ausführung des Baues, sowie über die Bildung einer Concurrenz, betreffend die Herstellung und Erhaltung der Zufahrtsstraßen zu versuchen.

§. 3. Kommt hierüber zwischen den Betheiligten ein Uebereinkommen zu Stande, so ist selbes dem Landesauschusse zur Genehmigung vorzulegen, welcher hiebei im Einvernehmen mit der Landesbehörde vorzugehen hat.

Findet der Landesauschuss den Vergleich zur Genehmigung nicht geeignet, so hat derselbe im Einverständnisse mit der Landesbehörde das Urtheil zu fällen.

§. 4. Wenn zwischen dem Landesauschusse und der Landesbehörde ein Einverständnis nicht erzielt wird, so ist der Act dem Ministerium des

vorzulegen, welches einverständlich mit dem Handelsministerium Instanz zu entscheiden hat.

Reicht der Vergleichungsversuch fruchtlos, so ist durch die Landesregierung für solche Zufahrten von Fall zu Fall eine besondere Concurrenz festzusetzen. Bis dahin ist der Landesauschuß ermächtigt, im Einvernehmen mit der Landesbehörde eine Concurrenz provisorisch

ein Einverständnis nicht erzielt, so ist nach §. 4 vorzugehen.

**Concurrenzbezirk. §. 6.** In diese Concurrenz sind einzubeziehen die betreffende Eisenbahnunternehmung; die umliegenden Gemeinden, welche aus diesen Zufahrtsstraßen Nutzen ziehen; Grund- oder Werkbesitzer und Unternehmungen, deren Interessen die betreffende Straße in hervorragender Weise gefördert werden.

Insofern der Staat oder das Land einen Beitrag zu einer Straße gewährt, ist derselbe von der Concurrenzleistung vorweg zu bringen.

Landesbeitrag erfolgt durch Landtagsbeschluß.

Sollten von Seite der Bauunternehmung bei Anlage neuer Straßen zur Ermöglichung der Bauführung bereits Fahrwege herzustellen sein, welche als Bahnhofszufahrten gelten können, so ist die Unternehmung verpflichtet, diese Wege gegen nöthigenfalls im Expropropriationswege auszumittelnde Entschädigung der Concurrenz zu überlassen.

**Concurrenzausschuß. §. 9.** Nach Festsetzung des Concurrenzbezirks (§. 6) ist ein Concurrenzausschuß zu bilden. Derselbe ist das oberste Organ und hat sogleich nach seiner Constituirung zu bestimmen, welche von den dem Bahnhofs zunächst gelegenen Ortsgemeinden die Arbeiten zur Herstellung und Erhaltung der betreffenden Zufahrtsstraßen zu leiten, zu beaufsichtigen und die zur Verfügung gestellten Mittel zu verwenden.

Die Gemeinde hat dafür zu sorgen, daß die Eisenbahn-Zufahrtsstraße erhalten werde.

Jede in die Concurrenz einbezogene Gemeinde wählt durch den Landesauschuß auf die Dauer von drei Jahren ein Mitglied und einen Obmann in den Concurrenzausschuß. Ueber die Wahlbarkeit und die Richtung zur Annahme der Wahl in den Concurrenzausschuß sind die Vorschriften der Gemeindeordnung anzuwenden.

Die Zufahrtsstraßen, zu deren Herstellung oder Instandhaltung ein Beitrag vom Aemter oder aus dem Landesfonde geleistet wird, ist die Landesregierung und der Landesauschuß berechtigt, einen Bevollmächtigten für den Concurrenzausschuß zu ernennen. Ebenso können die Eisenbahnunternehmung und die Gesamtheit der Interessenten (§. 6 lit. c) je ein Mitglied in den Concurrenzausschuß wählen. Dieser Ausschuß besteht aus drei Mitgliedern und faßt seine Beschlüsse mit absoluter Mehrheit. Die Mitglieder des Concurrenzausschusses versehen ihr Amt unentgeltlich.

Das Comité wählt aus seiner Mitte mit absoluter Stimmenmehrheit einen Obmann und Obmannsstellvertreter, welcher die Comité-Sitzungen zu vollziehen, die Vorschläge und Rechnungen zu verfassen und dieselben zur Genehmigung und Erledigung vorzulegen und die Cassenbuchführung eines Comitémitgliedes zu führen hat. Den Betheiligten steht es frei, in die erledigte Rechnung Einsicht zu nehmen.

**Rechtsmittel. §. 12.** Beschwerden gegen Verfügungen der Straßen-Zufahrtsstraßen (§. 9) sind an den Concurrenzausschuß zu richten.

§. 13. Der Landesausschuß entscheidet über Berufungen gegen die Beschlüsse des Concurrencyausschusses. Die Beschwerde ist binnen der vom Tage der Verständigung laufenden 14tägigen Frist beim Landesausschuße einzubringen.

**Aufsichtsrecht der politischen Behörden.** §. 14. Die politischen Behörden sind berechtigt und verpflichtet, darauf zu bringen, daß die Eisenbahn-Zufahrtsstraßen in gutem Stande erhalten werden.

§. 15. Die Beiträge der Concurrencypflichtigen (§. 6) sind über Ansuchen des Landesausschusses von der competenten politischen Behörde im Wege der politischen Execution einzubringen.

**Schlußbestimmungen.** §. 16 Die in besonderen Rechtstiteln oder Uebereinkommen gegründeten Verpflichtungen bezüglich der Zufahrtsstraßen bleiben aufrecht.

§. 17. Dieses Gesetz findet nicht nur auf die bereits bestehenden Bahnhofszufahrten im Allgemeinen, sondern auch insbesondere in dem Falle Anwendung, als diese Zufahrtsstraßen nur als provisorisch erklärt und Verhandlungen über die Herstellung oder Erhaltung der Zufahrten noch im Zuge sind.

§. 18. Die Wirksamkeit dieses Gesetzes beginnt mit dem Tage der Kundmachung desselben.

### 13. Vorarlberg.

#### **Gesetz vom 26. Jänner 1873, LGB. Nr. 19. \*)**

**Allgemeine Bestimmungen.** §. 1. Eisenbahn-Zufahrtsstraßen sind jene öffentlichen Straßen, welche die Verbindung der Bahnhöfe und Aufnahmestationen mit dem nächst erreichbaren öffentlichen Fahrwege oder mit dem Gebiete der nächst gelegenen Städte, Märkte oder Ortschaften vermitteln.

§. 2 = §. 2 des LG. für Tirol mit Hinzuefügung der Worte „der zu diesem Zwecke vorzunehmenden“.

§. 3 = §. 3 des LG. f. Tirol mit Hinzuefügung der Worte „zur Genehmigung“, zwischen dem Landesausschuße und „vorlegen“.

§. 4. Wenn zwischen dem Landesausschuße und der Landesbehörde ein Einverständnis nicht erzielt wird, so ist der Act dem Ministerium des Innern zur Entscheidung einverständlich mit dem Handelsministerium in letzter Instanz vorzulegen.

§. 5 = §. 5 des LG. für Tirol.

**Concurrenzbezirk.** §. 6 = §. 6a des Ges. f. Tirol.

b) Die Gemeinden, in deren Gebiete die Zufahrtsstraße liegt; es können aber in besonders rücksichtswürdigen Fällen auch Gemeinden, welche nicht von der Zufahrtsstraße durchzogen sind, mit Rücksicht auf den Nutzen, welchen dieselben aus dieser Straße ziehen, als beitragspflichtig erklärt werden.

c) = §. 6c des Ges. f. Tirol.

---

\*) Durch das Gesetz vom 28. Jänner 1882 ist der Titel des Gesetzes vom 26. Jänner 1873, LGB. Nr. 19, betreffend die Herstellung und Erhaltung von Zufahrtsstraßen zu nicht ärarischen Eisenbahnen dahin abgeändert worden, daß die Worte „nicht ärarisch“ eliminiert wurden.

# **Gesetze über Eisenbahn-Zufahrtsstraßen. 97**

= §§. 7—9 des Ges. f. Tirol.

§. 10 des Ges. f. Tirol.

Das Comité wählt aus seiner Mitte und mit absoluter  
heit den Obmann und Obmannstellvertreter, welcher die  
se zu vollziehen hat, die Voranschläge und Rechnungen zu  
dem Comité zur Genehmigung und Erledigung vorzu-

eiligten steht das Recht zu, in die erledigte Rechnung Ein-  
n.

igen. §. 12. Beschwerden gegen Verfügungen der Straßen-  
. 9) sind an den Concurrencyauschuß zu richten.

Der Landesausschuß entscheidet über Berufungen gegen die  
Concurrencyauschusses. Die Beschwerde ist binnen der vom  
Kündigung laufenden vierzehntägigen Frist beim Landes-  
ubringen.

Srecht der politischen Behörde. §. 14. Die poli-  
en sind berechtigt und verpflichtet, darauf zu bringen, daß  
Zufahrtsstraßen in gutem Stande erhalten werden.

estimmungen. §. 15. Die in besonderen Rechtstiteln  
kommen gegründeten Verpflichtungen bezüglich der Zufahrts-  
i aufrecht.

Dieses Gesetz findet nicht nur auf die bereits bestehenden  
rten im Allgemeinen, sondern auch insbesondere in dem  
ung, als diese Zufahrten nur als provisorisch erklärt und  
n über die Herstellung oder Erhaltung der Zufahrten noch

Die Wirksamkeit dieses Gesetzes beginnt mit dem Tage der  
desselben.

Rein Handelsminister und Mein Minister des Innern sind  
zuge des Gesetzes beauftragt.

# Vierter Abschnitt.

---

## Enteignung für Eisenbahnzwecke.

§. 365 des allgemeinen bürgerlichen Gesetzbuches.

Wenn es das allgemeine Beste erheischt, muß ein Mitglied des Staates gegen eine angemessene Schadloshaltung selbst das vollständige Eigenthum einer Sache abtreten.

Art. 5 des Staatsgrundgesetzes vom 21. December 1867, RGBl. Nr. 42.

Das Eigenthum ist unverleßlich. Eine Enteignung gegen den Willen des Eigenthümers kann nur in den Fällen und in der Art eintreten, welche das Gesetz bestimmt.

Gesetz vom 18. Februar 1878, RGBl. Nr. 30.

Mit Zustimmung der beiden Häuser des Reichsrathes finde Ich anzuordnen, wie folgt:

§. 1. Die Ausübung des Enteignungsrechtes steht in dem vollen durch §. 365 des allgemeinen bürgerlichen Gesetzbuches zugelassenen Umfange jedem Eisenbahnunternehmen insoweit zu, als die Gemeinnützigkeit des Unternehmens von der hiezu berufenen staatlichen Verwaltungsbehörde anerkannt ist.

### I. Gegenstand und Umfang der Enteignung.

§. 2. Das Enteignungsrecht kann zum Zwecke einer dauernden oder vorübergehenden Enteignung nur insoweit

ausgeübt werden, als die Herstellung und der Betrieb der Eisenbahn dieß nothwendig machen.

Dasselbe umfaßt insbesondere das Recht:

1. auf Abtretung von Grundstücken;
2. auf Ueberlassung von Quellen und anderen Privatgewässern;
3. auf Einräumung von Servituten und anderen dinglichen Rechten an unbeweglichen Sachen, sowie auf Abtretung, Einschränkung oder Aufhebung derartiger und solcher Rechte, deren Ausübung an einen bestimmten Ort gebunden ist;
4. auf Duldung von Vorkehrungen, welche die Ausübung des Eigenthumsrechtes oder eines anderen Rechtes an einem Grundstücke oder an einem Bergbaue einschränken.

Die Ausübung des Enteignungsrechtes kann auch in Beziehung auf das Zugehör eines Gegenstandes der Enteignung stattfinden.

Bergwerkseisenbahnen, welche nicht als ein Unternehmen einer Eisenbahngesellschaft aufzufassen sind, werden in Ansehung des Enteignungsverfahrens nicht nach dem Enteignungsgesetze vom 18. Febr. 1878, RGZ. Nr. 30, behandelt. (RGZ. 10. Oct. 1883, S. 2314, CB. 1884:7.)

Die durch den Bahnbau hervorgerufene Erschwerung der Bewirthschaftung und beziehungsweise Werthverminderung eines nicht expropriirten Grundstückes fällt nicht unter §. 2, Zahl 2 und 3 des Gesetzes vom 18. Februar 1878, die dießfälligen Schadenersahansprüche können nicht nach den Bestimmungen über die Enteignung beurtheilt werden, es kann daher auf solche Ansprüche die Bestimmung des §. 18 des Gesetzes vom 18. Februar 1878 über die Ausschließung des Civilrechtsweges nicht angewendet werden. (RGZ. 19. Febr. 1884, S. 1885.)

Daß Grundstücke, welche Zwecken der öffentlichen Verwaltung dienen, und insbesondere Friedhöfe nicht expropriirt werden können, dafür spricht keine gesetzliche Bestimmung. (RGZ. 7. Mai 1885, S. 1254, Budw. 2545.)

**§. 3.** Unter der im §. 2 bezeichneten Voraussetzung kann die dauernde oder vorübergehende Abtretung von Grundstücken insoweit begehrt werden, als es zur Herstellung der Bahn, der Bahnhöfe, der an der Bahn und an den Bahnhöfen zum Zwecke des Eisenbahnbetriebes zu errichtenden Gebäude oder zu sonstigen Anlagen, deren Herstellung der Eisenbahnunternehmung obliegt, dann zur Unterbringung des beim Baue zu entfernenden Erdmaterials und Schuttes, endlich zur Gewinnung des nothwendigen Schüttungs-, Rohstein- und Schottermaterials erforderlich ist.

Das Recht, die Abtretung eines Grundstückes zu einer vorübergehenden Benützung zu begehren, erstreckt sich nicht auf Gebäude und Wohnräume, noch auf solche Grundstücke,

deren Substanz durch die beabsichtigte Benützung voraussichtlich wesentlich und dauernd verändert würde.

Der Eigenthümer eines zur vorübergehenden Benützung überlassenen Grundstückes ist berechtigt zu begehren, daß die Eisenbahnunternehmung das Grundstück an sich löse, wenn die Benützung länger als sechs Monate nach dem Zeitpunkte der Betriebseröffnung oder, falls die Abtretung zur Benützung erst nach der Betriebseröffnung stattfand, länger als zwei Jahre dauert.

Das Gesetz vom 18. Februar 1878 findet keine Anwendung, wenn Theile einer öffentlichen Straße zur Eisenbahnanlage einbezogen werden. In diesem Falle liegen der Eisenbahnunternehmung die im §. 10 lit. c des Concessionsgesetzes bezeichneten Verpflichtungen ob. (S.M. 8. Juni 1882, S. 13787, G.B. 1882 : 97.)

Nach dem Eisenbahn-Expropriationsgesetze vom 18. Februar 1878 steht die Ausübung des Expropriationsrechtes den Eisenbahnunternehmungen nicht bloß für die erste „Herstellung“, sondern auch für jene Erweiterungen der ursprünglichen Bahnanlage zu, welche der „Betrieb“ als nöthig erkennen läßt, und ist das Enteignungsrecht auf alle Anlagen ausgedehnt, deren Herstellung der Eisenbahnunternehmung obliegt. Zu diesen gehören auch die öffentlichen Communicationsmittel, welche durch den Bau der Eisenbahn unfahrbar gemacht werden. (B.G.B. 30. März 1883, S. 671; Budwinski Nr. 1713.)

Die Ausübung des Enteignungsrechtes durch eine Eisenbahnunternehmung erfolgt nicht bloß für eine Betriebs- sondern für jede Anlage, zu deren Herstellung die Unternehmung verpflichtet ist.

Was für den Betrieb einer Eisenbahnunternehmung herzustellen sei, haben die Verwaltungsbehörden nach ihrem sachverständigen Ermessen zu entscheiden. (B.G.B. 13. März 1885, S. 331.)

## **II. Gegenstand und Umfang der Entschädigung.**

**§. 4.** Die Eisenbahnunternehmung ist verpflichtet, dem Enteigneten für alle durch die Enteignung verursachten vermögensrechtlichen Nachtheile Entschädigung zur Bewirkung der dem §. 365 des allgemeinen bürgerlichen Gesetzbuches entsprechenden Schadloshaltung zu leisten.

Als Enteigneter ist derjenige anzusehen, welchem der Gegenstand der Enteignung gehört, oder welchem an einem Gegenstande der Enteignung ein mit dem Eigenthume eines anderen Gegenstandes verbundenes dingliches Recht zusteht.

Der Bau von Eisenbahnen durch gebirgige und bewaldete Gegenden macht es zuweilen nothwendig, zur Sicherung der Bahnbauten und des Verkehrs auf denselben mit der Vornahme von an Eisenbahnen gelegenen Waldungen vorzugehen, das heißt, im Grunde des §. 19 des Forstgesetzes für solche Waldungen zum Schutze gegen Lawinen, Felsstürze, Steinschläge, Gebirgsschutt und Erdbabrutschungen oder auch nur zur Regelung der Holzbringung eine besondere Behandlungsweise anzuordnen.



Rückſichtlich der dem Waldbefizer in einem ſolchen Falle gebührenden Entſchädigung verweiſt der §. 19 des Forſtgeſetzes auf die beſtehenden Geſetze.

Um dieſefalls vorgekommenen Zweifeln zu begegnen und einen gleichmäßigen Vorgang zu erzielen, wird der Statthalterei im Einvernehmen mit den Miniſterien für Handel und für Ackerbau eröffnet, daß die von der betreffenden Bahnunternehmung dem Waldbefizer zu leiſtende Entſchädigung nach Analogie des §. 9 lit. c des Eiſenbahn-Conceſſionsgeſetzes vom 14. Sept. 1854, RGZ. Nr. 238, im Wege des Expropriationsverfahrens zu ermitteln und feſtzuſehen iſt, weil ſich die Vornahme eines Waldes als eine theilweiſe Enteignung im Sinne des §. 266 a. b. G. darſtellt, indem dadurch dem Waldbefizer eine zeitweilige oder bleibende Beſchränkung ſeines Eigenthumsrechtes auferlegt wird.

Hienach wird in jenen Fällen, wo nach Rechtskraft des Vornahmegesetzes es nicht gelingt, zwiſchen dem Waldbefizer und der Bahnunternehmung rückſichtlich der Entſchädigung des Erſteren ein gütliches Uebereinkommen zu Stande zu bringen, auszuſprechen ſein, daß ſich der

Bei Feſtſetzung des Entſchädigungsbetrages darf darauf kein Bedacht genommen werden, daß einzelne in gleicher Lage befindliche Grundſtücke zu einem verhältnißmäßig höheren Preis zu Induſtriezwecken angekauft wurden, oder daß die enteigneten Grundſtücken möglicherweiſe meiſtens als Bauſtellen dienen, oder zu Induſtriezwecken gewidmet werden könnten, wogegen der Einfluß, den der Handel und Verkehr auf Bodenproduction und den Werth der Grundſtücke übt, allerdings bei Feſtſetzung des Letzteren entſprechend in Anſchlag zu bringen ſind. (RGZ. 6. Nov. 1889, S. 11345.)

§. 5. Bei der Ermittlung der Entſchädigung iſt auch auf diejenigen Nachtheile Rückſicht zu nehmen, welche Nutzungsrechtigte, Gebrauchsberechtigte, Beſtandnehmer durch die Enteignung erleiden, und deren Vergütung dem Enteigneten obliegt, ferne der als Erſatz für den Gegenſtand der Enteignung zu ſtehende Betrag nicht zur Befriedigung der gegen den Enteigneten zuſtehenden Entſchädigungsanſprüche zu dienen hat.

§. 6. Wird nur ein Theil eines Grundbeſizes enteignet, iſt bei der Ermittlung der Entſchädigung nicht nur auf

den Werth des abzutretenden Grundstückes, sondern auch auf die Verminderung des Werthes, welche der zurückbleibende Theil des Grundbesizes erleidet, Rücksicht zu nehmen.

Die Bahngesellschaft kann nach dem Enteignungsgesetze zur Einlösung einer für den Bahnbau nicht erforderlichen Grundfläche auch dann nicht verhalten werden, wenn die Bewirthschaftung einer solchen Grundfläche in Folge des Bahnbaues erschwert wird, ja sich selbst gar nicht mehr lohnt.

Ebenso wenig kann die Mehreinlösung deshalb der Bahn auferlegt werden, weil die zum Bahnbaue nicht benötigte Fläche für den Bahnkörper wegen eventueller Ueberschwemmungsgefahr wichtig ist.

Auch zur Herstellung von Uferschutzbauten für den nicht expropriirten Theil kann die Bahnunternehmung anlässlich des Expropriationsverfahrens nicht verhalten werden, weil diese Herstellung mit der Enteignung in keinem Zusammenhange steht. (M. d. J. u. JM. 6. Dec. 1878, S. 33137, JM. ex 1878, W. 1878:14.)

Entschädigungsansprüche gegen die Bahn, welche aus der Bestimmung des §. 6 des Gesetzes vom 18. Februar 1878 abgeleitet werden, müssen in dem durch dieses Gesetz geregelten Verfahren zum Zwecke der Feststellung der Entschädigung geltend gemacht werden.

Bei Ermittlung der durch eine Enteignung herbeigeführten Nachtheile darf nur auf die bestehenden wirthschaftlichen Verhältnisse, keineswegs aber auf solche Aenderungen Bedacht genommen werden, welche an vorhandenen gewerblichen Anlagen vielleicht in Zukunft eintreten könnten. (OGS. 1. Juli 1885, S. 7631.)

**§. 7.** Bei der Ermittlung der Entschädigung ist auf diejenigen Verhältnisse keine Rücksicht zu nehmen, hinsichtlich deren erhellt, daß sie in der Absicht hervorgerufen wurden, um sie als Grundlage für die Erhöhung der Ansprüche auf Entschädigung zu benützen.

Der Werth der besonderen Vorliebe, dann eine Werth-erhöhung, welche der Gegenstand der Enteignung in Folge der Anlage der Eisenbahn erfährt, bleiben bei der Berechnung der Entschädigung außer Betracht.

**§. 8.** Die Entschädigung ist in barem Gelde zu leisten. Sie erfolgt bei dauernder Enteignung durch Zahlung eines Capitalbetrages, bei vorübergehender Enteignung durch Zahlung einer Rente.

Wenn jedoch in Folge einer vorübergehenden Enteignung eine bei der Bestimmung der Rente nicht berücksichtigte Werthverminderung eintritt, so ist für dieselbe nach dem Aufhören der vorübergehenden Enteignung durch Zahlung eines Capitalbetrages Ersatz zu leisten.

**§. 9.** Insoweit die Ermittlung eines zu leistenden Capitalbetrages nicht vollständig erfolgen kann, weil der abzuschätzende Nachtheil sich nicht in vorhinein bestimmen läßt, ist jede Partei berechtigt, in angemessenen Zeitabschnitten von

stens Einem Jahre die Feststellung der für die in der  
 hezeit erkennbar gewordenen Nachtheile gebührenden Ent-  
 gung zu begehren.

Nach Ablauf eines vom Zeitpunkte des Vollzuges einer  
 nden Enteignung zu berechnenden Zeitraumes von drei  
 en, beziehungsweise nach dem Aufhören einer vorüber-  
 den Enteignung kann die endgiltige Feststellung des zu  
 iden Capitalbetrages begehrt werden.

**§. 10.** Die Eisenbahnunternehmung ist verpflichtet, für  
 Entschädigungen, welche sie nach dem Vollzuge einer  
 gnung zu leisten hat (§§. 8, 9), auf Verlangen des zur  
 erung der Entschädigung Berechtigten Sicherheit zu leisten.  
 Von dem Aerar kann die Bestellung einer Sicherheit nicht  
 rt werden.

Auf Ansuchen einer Partei wird die Art und Höhe der  
 stellenden Sicherheit von dem zur Ermittlung der Ent-  
 igung zuständigen Gerichte nach Vernehmung beider Par-  
 bestimmt. Das Gericht kann vor seiner Entscheidung  
 verständige vernehmen.

Die Zulänglichkeit der Sicherheit beurtheilt das Gericht  
 seinem Ermessen.

### III. Enteignungsverfahren.

Feststellung des Gegenstandes und Umfanges  
 der Enteignung.

**§. 11.** Die Feststellung des Gegenstandes und Umfanges  
 Enteignung erfolgt auf Grund der für dieselbe maß-  
 iden thatsächlichen Verhältnisse und unter Berücksichtigung  
 ergebnisses derjenigen commissionellen Erhebungen, welche  
 Zwecke der Prüfung des die Anlage der Bahn dar-  
 nden Detailprojectes vorgenommen werden (politische  
 hung).

**§. 12.** Die Eisenbahnunternehmung hat dem Handels-  
 sterium außer dem Detailprojecte die nach Katastral-  
 inden getrennt zu verfassenden Grundeinlösungspläne  
 Verzeichnisse der in Anspruch genommenen Grundstücke  
 Rechte vorzulegen.

In diesen Verzeichnissen sind die Bezirksgerichte, in deren  
 engel die Gemeinden gelegen sind, und alle Katastral-  
 mern und Flächenmaße der Parcellen, in Bezug auf

welche eine Enteignung stattfinden soll, sowie die beanspruchten Flächen anzugeben.

Das Handelsministerium unterzieht dieses Project einer vorläufigen Prüfung, und ordnet, wenn es dasselbe zur Ausführung geeignet erachtet, die politische Begehung der Bahn an.

**§. 13.** Die mit der politischen Begehung betraute Commission besteht aus einem Vertreter der politischen Landesbehörde als Commissionsleiter, einem Vertreter der Generalinspection der österreichischen Eisenbahnen und einem Vertreter der politischen Bezirksbehörde. Der Landesausschuß ist einzuladen, sich bei der Commission durch einen Abgeordneten zu betheiligen.

Auch bleibt es dem Handelsministerium vorbehalten, die Commission mit Rücksicht auf die in Betracht kommenden öffentlichen Zwecke entsprechend zu verstärken.

Zu dieser Commission sind die Eisenbahnunternehmung und die Vorsteher der von der Bahn berührten Gemeinden vorzuladen.

**§. 14.** Vor Ausschreibung der politischen Begehung hat die Eisenbahnunternehmung der politischen Landesbehörde für jede Katastralgemeinde ein Verzeichniß der Namen und Wohnorte der Enteigneten (§. 4), beziehungsweise ihrer Vertreter zu überreichen. Wenn die zu enteignenden Grundstücke einen Gegenstand des Grundbuchs bilden, so sind in dem Verzeichnisse auch die Grundbucheinlagen anzuführen.

Dieses Verzeichniß, sowie die nach §. 12 zu überreichenden Grundeinlösungspläne und Verzeichnisse sind wenigstens durch vierzehn Tage vor dem Eintreffen der Begehungscommission in der betreffenden Ortsgemeinde zur allgemeinen Einsicht aufzulegen.

Zugleich ist durch eine in der Gemeinde anzuschlagende und in ortsüblicher Weise kundzumachende Verlautbarung der Ort der Einsichtnahme, sowie der Tag, von welchem an die Einsichtnahme stattfinden und die Frist, innerhalb welcher jeder Betheiligte bei der politischen Bezirksbehörde Einwendungen gegen die begehrte Enteignung mündlich oder schriftlich vorbringen kann, bekanntzugeben.

Die in diesen Verlautbarungen enthaltenen Zeitbestimmungen sind unter Angabe der durch die beabsichtigte Anlage berührten Katastralgemeinden durch ein Edict bekannt zu geben.

welches einmal in die für amtliche Kundmachungen bestimmte Landeszeitung einzuschalten ist.

§. 15. Der Tag, an welchem die Erhebungen in einer Gemeinde voraussichtlich beginnen, ist von dem Leiter der Commission zu bestimmen und in der Gemeinde in ortsüblicher Weise bekannt zu geben. Zwischen dieser Bekanntmachung und dem Beginne der Erhebungen muß mindestens ein Zeitraum von acht Tagen verstreichen.

Diejenigen, welche bei der politischen Bezirksbehörde rechtzeitig Einwendungen erhoben haben, sind insbesondere zur Commission vorzuladen.

Jedem Betheiligten steht frei, bei den Erhebungen zu erscheinen und Einwendungen gegen die begehrte Enteignung vorzubringen.

Einwendungen, welche, nachdem die Erhebungen in der Gemeinde abgeschlossen sind, vorgebracht werden, bleiben unberücksichtigt.

§. 16. Der Commissionsleiter hat nach Thunlichkeit dahin zu wirken, daß ein Einverständnis unter den Parteien erzielt werde.

Wird das Begehren um Enteignung zurückgezogen, oder erklärt der Enteignete seine Bereitwilligkeit, die begehrte Enteignung zuzugestehen, so ist dieß in dem über die Verhandlung geführten Protokoll festzustellen.

Die für die Entscheidung über die begehrte Enteignung maßgebenden Verhältnisse sind in jedem Falle zu ermitteln und die Ergebnisse der Erhebungen unter Angabe der benützten Grundlagen zu Protokoll zu bringen.

In eine Erörterung über die in Folge der Enteignung zu leistende Entschädigung ist bei diesen Erhebungen nicht einzugehen.

Die Erhebungen sind, soferne sie sich auf mehrere Katastralgemeinden auszudehnen haben, für jede Katastralgemeinde abzuschließen und der politischen Landesbehörde vorzulegen.

§. 17. Die politische Landesbehörde hat nach Prüfung der ihr vorgelegten Acten den Gegenstand und Umfang der Enteignung durch Fällung eines oder mehrerer Enteignungs-erkenntnisse festzustellen.

Soweit die Entscheidung von der dem Handelsministerium zustehenden Erledigung abhängt, ist die Entscheidung bis zum Bekanntwerden der endgiltigen Erledigung des Antrages aufzuhalten.

**§. 18.** Die Enteignungserkenntnisse sind der Eisenbahnunternehmung und den Enteigneten, beziehungsweise denjenigen Personen, hinsichtlich welcher es amtlich bekannt ist, daß das zu enteignende Recht auf dieselben übergegangen sei, einzuhändigen.

Ein Enteignungserkenntniß kann nur von denjenigen Enteigneten, welche rechtzeitige Einwendungen gegen die Enteignung erhoben haben, oder von ihren Rechtsnachfolgern (§§. 14, 15) und von der Eisenbahnunternehmung auf dem Wege des Recurses insoweit angefochten werden, als das Erkenntniß dem Begehren, welches die den Recurs ergreifende Partei gestellt hatte, nicht stattgegeben hat.

Der Recurs, welcher bei der politischen Landesbehörde anzubringen ist, hat aufschiebende Wirkung. Die Recursfrist beträgt acht Tage.

Ueber den Recurs entscheidet das Ministerium des Innern im Einvernehmen mit dem Handelsministerium und den anderen Verwaltungsministerien, deren Wirkungsbereich durch die zu entscheidenden Fragen berührt wird.

Die Betretung des Civilrechtsweges über die Frage, welcher Gegenstand und in welchem Umfange derselbe zu enteignen sei, ist unzulässig.

Die nachträgliche Umschreibung eines Enteignungserkenntnisses, welches gegen eine irrthümlich als Eigenthümer des zu enteignenden Grundes angesehen Person erlossen ist — auf die Person des eigentlichen Eigenthümers ist unzulässig, es ist vielmehr in solchem Falle die nachträgliche Expropriationsverhandlung, im Sinne des §. 21 des Gesetzes v. 18. Febr. 1878, gegen den wahren Eigenthümer durchzuführen, nachdem dieser bei der ursprünglichen Expropriationsverhandlung gar nicht als Enteigneter erscheint. (Min. d. Inn., einverständlich mit SM., B. 21./4. M. d. J., SM. B. 2677 ex 1881, GB. 1884 : 82.)

Das anlässlich der Enteignungsverhandlung von dem Enteigneten gestellte Begehren auf Herstellung einer Bahnüberbrückung ist nicht Gegenstand des Enteignungserkenntnisses und der wegen Nichtberücksichtigung dieses Begehrens eingebrachte Recurs ist unzulässig. (Min. d. J. 21. Mai 1879, B. 5819, SM. B. 16599 ex 1879, GB. 1879 : 88.)

**§. 19.** Nach dem Eintritte der Rechtskraft eines Enteignungserkenntnisses sind die Personen, gegen welche die Enteignung wirksam ist, verpflichtet, sich jeder über die Fortsetzung des ordentlichen Wirthschaftsbetriebes hinausgehenden Veränderung an dem Gegenstande der Enteignung zu enthalten, sofern nicht etwas anderes vereinbart wurde, oder soweit es sich nicht um zur Erhaltung des Gegenstandes der Enteignung nothwendige und unaufschiebbliche Verfügungen handelt.

**§. 20.** Wenn ein den Gegenstand der Enteignung bildendes Grundstück in einem Grundbuche eingetragen ist, so hat die zur Entscheidung in erster Instanz berufene politische Landesbehörde nach dem Eintritte der Rechtskraft eines Enteignungs-erkenntnisses das Grundbuchsgericht unter Mittheilung der zur Identificirung des Grundstückes erforderlichen Behelfe, welche nöthigenfalls der Eisenbahnunternehmung abzufordern sind, um die Anmerkung der Enteignung zu ersuchen.

Das Grundbuchsgericht hat die Anmerkung in der betreffenden Grundbucheinlage zu vollziehen.

Diese Anmerkung hat die Wirkung, daß sich niemand, der eine derselben nachfolgende Eintragung erwirkt, auf die Unkenntniß der Enteignung berufen kann.

**§. 21.** Wird außer dem Falle einer politischen Begehung eine abgeordnete oder nachträgliche Verhandlung zur Feststellung eines der vorübergehenden oder dauernden Enteignung zu unterziehenden Gegenstandes erforderlich, so hat die Eisenbahnunternehmung unter Bezeichnung des Gegenstandes und des Enteigneten, sowie unter Beibringung der zur Identificirung des Gegenstandes erforderlichen Belege, ferner unter Darlegung der Gründe des Bedarfes das Ansuchen bei der politischen Bezirksbehörde zu stellen, in deren Bezirke der Gegenstand liegt, in Ansehung dessen die Enteignung durchgeführt werden soll.

Die politische Behörde erster Instanz hat hierüber unter Zuziehung der beiden Parteien eine Verhandlung anzuordnen.

Auf das weitere Verfahren finden die Bestimmungen der §§. 16 bis 20 Anwendung.

## B. Ermittlung der Entschädigung.

**§. 22.** Die in Folge einer Enteignung zu leistende Entschädigung ist, sofern sie nicht durch ein zulässiges Uebereinkommen zwischen der Eisenbahnunternehmung und dem Enteigneten bestimmt wird, gerichtlich festzustellen.

Als zulässig ist ein solches Uebereinkommen nur dann anzusehen, wenn es an dritten Personen fehlt, denen ein Anspruch auf Befriedigung aus der Entschädigung auf Grund ihrer dinglichen Rechte zusteht oder wenn diese dritten Personen ihre Zustimmung zu dem Uebereinkommen in einer öffentlichen oder legalisirten Urkunde erklärt haben.

*Die Nothwendigkeit der Erklärung dieser Zustimmung*

entfällt, wenn es sich um die theilweise Abtretung eines Grundbuchkörpers handelt und wenn ungeachtet der Abtretung eine Hypothek die im §. 1374 des allgemeinen bürgerlichen Gesetzbuches entsprechende gesetzliche Sicherheit behält, andere dingliche Rechte aber eine Gefährdung ihrer Sicherheit offenbar nicht erleiden können.

Das Grundbuchsgericht ist berufen, auf Ansuchen einer Partei eine Bestätigung über den Bestand der erforderlichen Sicherheit auf Grund der durch eine vorgenommene Untersuchung gewonnenen Ueberzeugung zu ertheilen.

**§. 23.** Die gerichtliche Feststellung der Entschädigung erfolgt auf Ansuchen der Eisenbahnunternehmung; doch ist auch der Enteignete berechtigt, darum anzusuchen, wenn die Eisenbahnunternehmung dieses Ansuchen nicht innerhalb eines Jahres nach Rechtskraft des Enteignungserkenntnisses stellt.

Zur Feststellung der Entschädigung ist das Bezirksgericht zuständig, in dessen Sprengel die Enteignung zu vollziehen ist.

Dem Gesuche um diese Feststellung ist das Enteignungserkenntniß nebst den zur Identificirung des Gegenstandes der Enteignung erforderlichen Behelfen beizubringen.

Das Gesuch kann hinsichtlich aller in dem Sprengel einer Katastralgemeinde gelegenen Gegenstände der Enteignung in einer einzigen Eingabe gestellt werden.

Bei den Erhebungen zum Zwecke der Ermittlung der in Folge der Enteignung zu leistenden Entschädigungen hat der Bezirksrichter selbst oder im Verhinderungsfalle dessen Stellvertreter zu interveniren. (JW. B. 6926 ex 1883, JW. 13. Mai 1883, JW. 1883 : 128.)

**§. 24.** Das Gericht hat alle für die Feststellung der Entschädigung maßgebenden Verhältnisse nach den Grundsätzen des Verfahrens außer Streitsachen an Ort und Stelle unter Zuziehung von drei Sachverständigen zu erheben.

Die Sachverständigen hat das Gericht aus einer von dem Oberlandesgericht nach Einvernehmen der politischen Landesbehörde jährlich aufzustellenden und kundzumachenden Liste der in Enteignungsfällen zuzuziehenden Sachverständigen zu wählen und einen davon als Obmann zu bestellen.

Die Parteien können Einwendungen gegen die Eignung der Sachverständigen bis zum Beginne der Erhebungen vorbringen. Diese Einwendungen sind, wenn sie dem Gerichte glaubwürdig erscheinen, von Amtswegen zu berücksichtigen.

*Zur Beurtheilung besonderer tatsächlicher Verhältnisse, welche auf die Bemessung der Entschädigung für die zum Bahnbaue expropriirten Gründe Einfluß haben, können specielle Sachverständige beigezogen werden.*



ohl dieselben in der vom Oberlandesgerichte festgestellten Sachverständigenliste nicht aufgenommen sind. (RGZ. 28. April 1885, S. 4843.)

**§. 25.** Die Sachverständigen sind vom Richter aufzufordern, der Besichtigung des Gegenstandes der Enteignung ihr Urtheil über die zu leistende Entschädigung abzugeben.

Jeder Sachverständige ist verpflichtet, die tatsächlichen Voraussetzungen, auf denen sein Gutachten beruht, sowie die wesentlichen Grundlagen seiner Werthberechnung anzugeben.

Insbessondere haben die Sachverständigen in den Fällen, in denen nur ein Theil des Grundbesizes enteignet wird, die Höhe des Betrages, welcher als Ersatz für die Verwertung des Werthes des zurückbleibenden Theiles des Grundbesizes zu leisten ist, abgesondert anzugeben.

Erstreckt sich die an die Enteigneten zu leistende Entschädigung auch auf die Vergütung solcher Nachtheile, welche diese Personen erleiden, deren Ansprüche nicht aus dem für enteignetes Grundstück zu leistenden Ersatze zu befriedigen (§. 5), so ist der auf die Vergütung dieser Nachtheile zu leistende Betrag insbesondere anzugeben.

Wenn hinsichtlich der tatsächlichen Voraussetzungen ein Streit entsteht, so ist, falls es von einer Partei begehrt wird, Grundlage jeder der streitig gewordenen Annahmen ein besonderes Gutachten über die zu leistende Entschädigung abzugeben.

Bei der Schätzung des Werthes des enteigneten Gegenstandes darf künftige Eventualitäten keine Rücksicht genommen werden. (RGZ. Juni 1881, S. 6317, Jur. B. 1881 : 40.)

**§. 26.** Auf Begehren beider Parteien kann die Festsetzung der Entschädigung auf solche Objecte ausgedehnt werden, die nicht den Gegenstand eines Enteignungserkenntnisses bilden, wenn beide Parteien einverstanden sind, diese Objecte der Enteignung zu unterziehen.

**§. 27.** Erachtet die Eisenbahnunternehmung, daß durch die Ausführung einer oder der anderen Anlage, zu deren Herstellung sie nicht verpflichtet ist, der Anspruch auf Entschädigung erheblich herabgemindert würde, so kann die Eisenbahnunternehmung sich die Auswahl unter mehreren Arten der Ausführung dieser Anlage vorbehalten und begehren, daß die Entschädigung mit Rücksicht auf jede der von ihr bezeichneten Arten der Ausführung festgestellt werde.

**§. 28.** Der Leiter der Erhebungen hat in allen Fällen, in denen von Seite des Enteigneten eine Forderung gestellt

oder von Seite der Eisenbahnunternehmung ein Anerbieten gemacht wird, dieß zu protokollieren; ferner das Gutachten der Sachverständigen, die thatsächlichen Voraussetzungen und die Grundlagen, auf denen dasselbe beruht, und die allfälligen Erinnerungen und Einwendungen der Parteien zu Protokoll zu bringen.

**§. 29.** Wenn die Eisenbahnunternehmung und der Enteignete sich über die zu leistende Entschädigung einigen, so ist diese Vereinbarung, falls die im §. 22 bezeichneten Voraussetzungen eines zulässigen Uebereinkommens eintreten, zu Protokoll zu nehmen.

Treten die im §. 22 bezeichneten Voraussetzungen nicht ein, so kann die Protokollierung der Vereinbarung nur dann stattfinden, wenn der vereinbarte Betrag nicht hinter demjenigen zurückbleibt, welcher von den Sachverständigen angegeben wird oder welcher im Falle einer Verschiedenheit der Gutachten den Durchschnitt der angegebenen Beträge bildet.

Eine mit Beobachtung der vorstehenden Bestimmungen protokollierte Vereinbarung hat die Wirkung eines gerichtlichen Vergleiches.

**§. 30.** Kommt ein Vergleich nicht zu Stande, so hat das Gericht, ohne an Beweisregeln gebunden zu sein, über die zu leistende Entschädigung zu entscheiden, und wenn die im §. 25 Absatz 4 bezeichnete Voraussetzung eintritt, den auf die Vergütung der Nachtheile dritter Personen entfallenden Betrag insbesondere zu bestimmen.

Diese Entscheidung kann nur mittelst des Recurses angefochten werden.

Die Recursfrist beträgt vierzehn Tage.

Der Recurs ist in doppelter Ausfertigung zu überreichen. Eine Ausfertigung ist dem Gegner des Beschwerdeführers zuzustellen, welchem es gestattet ist, seine Aeußerung binnen 14 Tagen zu überreichen. Nach dem Einlangen dieser Aeußerung, beziehungsweise nach dem fruchtlosen Ablauf der für dieselbe bestimmten vierzehntägigen Frist sind die Acten dem Oberlandesgerichte von Amtswegen vorzulegen.

Die vorstehenden Bestimmungen gelten auch für die Aufsehung der Entscheidung des Oberlandesgerichtes.

Das Betreten des ordentlichen Rechtsweges zur Geltendmachung von Ansprüchen, über welche in dem durch dieses Gesetz geregelten Verfahren zum Zwecke der Feststellung der Entschädigung entschieden wurde, ist unzulässig.

**§. 31.** Wenn eine Partei dafür hält, daß die für die Feststellung der Entschädigung maßgebenden tatsächlichen Verhältnisse bei den nach §. 24 vorgenommenen Erhebungen nicht vollständig oder nicht richtig dargestellt wurden, so kann sie vor dem Ablaufe der für den Recurs gegen die gerichtliche Entscheidung über die Entschädigung bestimmten Frist bei dem Gerichte, welches diese Erhebungen angeordnet hat, um die Vornahme eines Augenscheines ansuchen.

Dem Gesuche ist, wenn in demselben die festzustellenden Thatfachen oder Zustände genau angegeben sind, stattzugeben.

Bei der Anordnung und Vornahme des Augenscheines ist nach den Bestimmungen über die Beweisaufnahme zum ewigen Gedächtnisse vorzugehen.

Wird das Ansuchen vor dem Ablaufe von acht Tagen nach der Zustellung der die Entschädigung feststellenden Entscheidung angebracht, so kann das Gericht auf Ansuchen dem Besitzer des in Augenschein zu nehmenden Gegenstandes auftragen, sich jeder die Vornahme des Augenscheines erschwerenden Veränderung bis zur Beendigung desselben zu enthalten.

Ein gegen die Anordnung des Augenscheines oder gegen die Ertheilung des oben erwähnten Auftrages ergriffener Recurs hat keine aufschiebende Wirkung.

**§. 32.** Macht die Eisenbahnunternehmung von dem ihr im §. 27 vorbehaltenen Rechte, die Ausführung einer Anlage auf verschiedene Weise zu begehren, Gebrauch, so hat das Gericht über die Entschädigung mit Rücksicht auf jede der vorgeschlagenen Arten der Ausführung zu entscheiden, und der Eisenbahnunternehmung die Auswahl vorzubehalten. Wenn die Eisenbahnunternehmung nicht binnen drei Monaten nach Zustellung dieser Entscheidung bei Gericht die Erklärung abgibt, für welche Art der Ausführung sie sich entscheidet, so kann der Enteignete begehren, daß der Eisenbahnunternehmung gegenüber die Annahme gelte, daß sie sich für diejenige Art der Ausführung entschieden habe, hinsichtlich welcher der höchste Entschädigungsbetrag ermittelt wurde.

Das Gericht hat auf Ansuchen einer Partei das Ergebnis der Auswahl unter Angabe des zu leistenden Entschädigungsbetrages mittelst Bescheides auszusprechen.

**§. 33.** Die gerichtlich festgestellte Entschädigung ist, wenn sie in einem Capitalbetrage besteht, von dem Vollzuge der Enteignung zu leisten, soweit nicht auf Grund der Bestimmung des §. 9 eine nachträgliche Leistung stattzufinden hat.

Wenn die Eisenbahnunternehmung einen als Entschädigung zu leistenden Capitalbetrag später als vierzehn Tage nach Abschluß des Vergleiches, beziehungsweise nach Zustellung der die Entschädigung feststellenden gesetzlichen Entscheidung bezahlt, so ist sie zur Entrichtung der gesetzlichen Verzugszinsen vom Tage des Vergleiches, beziehungsweise der Zustellung der Entscheidung verpflichtet. Hat aber die Eisenbahnunternehmung von dem ihr im §. 27 vorbehaltenen Rechte Gebrauch gemacht, so ist sie in jedem Falle verpflichtet, die Verzugszinsen von dem Tage der Zustellung der Entscheidung, welche die Entschädigung unter dem Vorbehalte der Auswahl feststellt, zu vergüten.

**§. 34.** Die Leistung des Entschädigungsbetrages erfolgt auch außer den im §. 1425 des allgemeinen bürgerlichen Gesetzbuches bezeichneten Fällen durch gerichtlichen Erlag, wenn und insoweit der Entschädigungsbetrag zur Befriedigung der dritten Personen auf Grund ihrer dinglichen Rechte zustehenden Ansprüche zu dienen hat. Die Nothwendigkeit des in diesem Falle vorzunehmenden gerichtlichen Erlages entfällt jedoch dann, wenn in der den Vorschriften des §. 22 entsprechenden Weise dargethan wird, daß die Sicherheit der diesen dritten Personen zustehenden dinglichen Rechte ungeachtet der Enteignung ungefährdet bleibt.

Die Befriedigung der Ansprüche dieser dritten Personen erfolgt nach den Bestimmungen über die Vertheilung des bei einer zwangsweisen Versteigerung erzielten Kaufpreises. Der erfolgte Erlag der Entschädigung ist, wenn es sich um den Gegenstand eines öffentlichen Buches handelt, von Amtswegen bücherlich anzumerken.

Dieser Anmerkung kommen die mit der Anmerkung einer vollzogenen zwangsweisen Versteigerung verbundenen Wirkungen zu.

Der Anspruch auf Schadloshaltung für die Abtretung eines Grundes oder der Pertinenzen desselben zu Bahnzwecken verjährt nicht nach §. 1489 a. b. G. B. in drei Jahren, sondern erst in 30 Jahren. Die Bahngesellschaft, welche den Capitalbetrag für einen enteigneten Grund nicht sogleich bei der Uebernahme des Besitzes und der Benützung des Grundes bezahlt, ist zur Entrichtung von Saumsalszinsen verpflichtet. (OGG. 6. Nov. 1879, Z. 11122.)

Das für einen von einer Eisenbahn enteigneten Theil des Hypothekargutes erlegte Entschädigungscapital haftet für die Hypothekarforderung und ist der zur Sicherstellung der hypothecirten Rente erforderliche Theil des Entschädigungscapitals zu vinculiren. (OGG. 16. Mai 1882, Z. 5123, G. Z. 21, Oesterr. Centr. Bl. für die Juristische Praxis 1883, Seite 359.)

Die Erfolgslaffung des von der Bahn gerichtlich erlegten Capitalsbetrages für die Einlösung eines Theiles einer mit Hypotheken belasteten Realität ist auch dann, wenn der eingelöste Theil verhältnismäßig sehr geringfügig ist, nur gegen Beibringung der Zustimmung der Hypothekargläubiger und gegen den Ausweis zulässig, daß durch den Wegfall des eingelösten Theiles die Sicherheit der Hypotheken nicht gefährdet werde.

Die Eisenbahnbauunternehmung ist berechtigt, gegen eine den Rechten der Hypothekargläubiger widerstreitende Erfolgslaffung eines von ihr erlegten Einlösungsbetrages zu recuriren. (*OGS.* 18. Febr. 1885, S. 1972.)

#### IV. Vollzug der Enteignung.

Rechte und Pflichten der Eisenbahnunternehmung und des Enteigneten.

§. 35. Der zwangsweise Vollzug der durch eine rechtskräftige Entscheidung oder durch eine nach §. 26 getroffene Vereinbarung festgestellten Enteignung steht der politischen Bezirksbehörde zu.

Dieser Vollzug ist auf Ansuchen der Eisenbahnunternehmung zu bewilligen, wenn diese nachweist, daß sie den hinsichtlich der Leistung oder der Sicherstellung der Entschädigung obliegenden und vor der Enteignung zu erfüllenden Verbindlichkeiten nachgekommen sei.

Der Vollzug der Enteignung wird dadurch nicht gehindert, daß deren Gegenstand von demjenigen, gegen den die Enteignung eingeleitet wurde, an einen Dritten übergegangen, oder daß sich andere rechtliche Veränderungen hinsichtlich dieses Gegenstandes ergeben haben.

Der zwangsweise Vollzug kann auch dadurch nicht aufhalten werden, daß die Entscheidung, welche die Entschädigung feststellt oder eine zu leistende Sicherheit bestimmt, mittelst des Recurses angefochten wurde.

§. 36. Wenn die Eisenbahnunternehmung die durch Verdict oder gerichtliche Entscheidung festgestellte Entschädigung oder die gerichtlich bestimmte Sicherheit nicht binnen vierzehn Tagen nach Abschluß des Vergleiches, beziehungsweise nach Eintritt der Rechtskraft der gerichtlichen Entscheidung leistet, kann der Enteignete die Eisenbahnunternehmung zur Leistung der Entschädigung und der Verzugszinsen, beziehungsweise zur Leistung der Sicherheit auf dem Wege der Execution nach den Vorschriften des Verfahrens in Streitsachen verurtheilen.

§. 37. So lange die Enteignung nicht vollzogen oder die Feststellung der Entschädigung durch Vergleich oder ge-

richtliche Entscheidung nicht erfolgt ist, ist die Eisenbahnunternehmung innerhalb eines Jahres nach dem Eintritte der Rechtskraft des Enteignungserkenntnisses, der Enteignete aber nach dem Ablaufe dieser Frist berechtigt, bei der politischen Landesbehörde, welche das Enteignungserkenntniß gefällt hat, die Aufhebung desselben zu begehren.

Dieses Rechtes kann sich diejenige Partei nicht mehr bedienen, welche bereits um die gerichtliche Feststellung der Entschädigung angesucht hat.

Dem Begehren um Aufhebung des Enteignungserkenntnisses ist stattzugeben, wenn die in den vorstehenden Absätzen festgesetzten Bedingungen eingetreten sind.

Das Erkenntniß der politischen Landesbehörde kann von beiden Parteien auf dem Wege des Recurses angefochten werden. Die Bestimmungen des §. 18 Absatz 3 und 4 finden auch auf diesen Recurs Anwendung. Nach dem Eintritte der Rechtskraft dieses Erkenntnisses hat die politische Landesbehörde die Löschung der nach §. 20 bewirkten grundbücherlichen Anmerkung des Enteignungserkenntnisses durch das Grundbuchsgericht zu veranlassen.

Die Rechtswirksamkeit eines Enteignungserkenntnisses kann im Falle der Entbehrlichkeit der expropriirten Sache nicht ipso facto, sondern durch einen Administrativact, beziehungsweise durch einen Ausspruch der competenten Behörde, welcher die rechtlichen Consequenzen der Enteignung dem Enteigneten gegenüber beseitigt, aufgehoben werden. (BGG. 5. März 1882, B. 3259, CB. 1882 : 38.)

**§. 38.** Die Eisenbahnunternehmung hat für den Schaden, welcher dadurch entsteht, daß sie eine Enteignung nicht in Vollzug setzen ließ, Ersatz zu leisten.

Auf den Ersatz dieses Schadens kann sie auf dem ordentlichen Rechtswege belangt werden.

## **V. Verfahren im Falle von Betriebsstörungen.**

**§. 39.** Wenn bei einer im Betriebe stehenden Eisenbahn zur Beseitigung oder Verhütung einer Betriebsunterbrechung dringende Vorkehrungen zu treffen sind, welche die Ausübung des Enteignungsrechtes nothwendig machen, so kann — ohne der Entscheidung des Handelsministeriums in Betreff der definitiven Vorkehrungen vorzugreifen — ein abgekürztes Verfahren unter Anwendung der folgenden Bestimmungen stattfinden.

**§. 40.** Die Einleitung der Verhandlung zum Zwecke der Feststellung des Gegenstandes und Umfanges der Enteignung ist mit Beobachtung der Vorschriften des §. 21 bei der politischen Landesbehörde anzufuchen.

Diese bestimmt den Leiter der unter Zuziehung der Parteien vorzunehmenden Verhandlung, welcher unmittelbar nach deren Beendigung das Enteignungserkenntniß zu fällen hat.

Ein gegen dieses Erkenntniß ergriffener Recurs hat keine aufschiebende Wirkung.

**§. 41.** Die Eisenbahnunternehmung kann unter Nachweisung der Einleitung der im §. 40 bezeichneten Verhandlung bei dem zuständigen Bezirksgerichte um die Feststellung der Entschädigung ansuchen.

Die Einleitungen für die nach §. 24 vorzunehmenden Erhebungen sind so zu treffen, daß dieselben wo möglich an dem für die Verhandlung über den Gegenstand und Umfang der Enteignung bestimmten Tage stattfinden und der Fällung des Enteignungserkenntnisses unmittelbar nachfolgen können.

Das Gericht ist bei Bestellung der Sachverständigen an die im §. 24 erwähnte Liste nicht gebunden.

## VI. Vorarbeiten.

**§. 42.** Die Bewilligung zur Vornahme der Vorarbeiten für die Anlage einer Eisenbahn gewährt das Recht, fremde Grundstücke zu betreten und auf denselben die zur Vorbereitung des Bauprojectes erforderlichen technischen Arbeiten vorzunehmen.

Wenn die mit diesen Arbeiten betrauten Personen Gebäude, oder eingefriedete Räume betreten, oder die den Arbeitern entgegenstehenden Hindernisse beseitigen wollen, so entscheidet, falls ein Betheiligter dagegen Einsprache erhebt, die politische Bezirksbehörde über die Nothwendigkeit und Zulässigkeit der beabsichtigten Handlungen.

Auf Ansuchen eines Betheiligten bestimmt die politische Bezirksbehörde die Sicherheit, welche die Eisenbahnunternehmung für die durch die Vorarbeiten verursachten Schäden zu leisten hat.

Die Höhe der zu leistenden Entschädigung wird auf Ansuchen einer der beiden Parteien vorbehaltlich der Entscheidung im ordentlichen Rechtswege von der politischen Bezirksbehörde bestimmt.

## VII. Schlußbestimmungen.

§. 43. Die Zustellung der im Enteignungsverfahren gefällten Erkenntnisse (§§. 18, 37) erfolgt mit Beobachtung der Vorschriften, welche für die gerichtliche Zustellung zu eigenen Händen maßgebend sind.

Ergibt sich im Verfahren vor den Verwaltungsbehörden die Nothwendigkeit, daß eine Partei durch einen Curator vertreten werde, so ist der Curator auf Ansuchen eines Betheiligten oder auf Einschreiten der Verwaltungsbehörde von dem zuständigen Gericht zu bestellen.

§. 44. Die Kosten des Enteignungsverfahrens und der gerichtlichen Feststellung der Entschädigung sind, soweit sie nicht durch ein ungerechtfertigtes Einschreiten einer Partei hervorgerufen wurden, von der Eisenbahnunternehmung zu bestreiten.

§. 45. Die Erfolgslassung der in Folge der Anordnungen dieses Gesetzes vorgenommenen gerichtlichen Erläge ist von der Entrichtung der Verwahrungsgebühr befreit.

§. 46. Durch dieses Gesetz werden alle Anordnungen außer Wirksamkeit gesetzt, insoweit sie Gegenstände dieses Gesetzes betreffen und durch dasselbe geregelt sind.

Auf anhängige Verhandlungen finden die Bestimmungen dieses Gesetzes insoweit Anwendung, als es sich nicht um die Durchführung der vor dem Beginne der Wirksamkeit dieses Gesetzes zur Einleitung eines Verfahrens getroffenen Anordnungen handelt.

§. 47. Wenn die Ausübung des Enteignungsrechtes nach §. 1 dieses Gesetzes einer Tramwayunternehmung eingeräumt wird, so ist die von dieser Unternehmung angelegt Bahn nicht als eine solche anzusehen, welche nach §. 1 des Gesetzes vom 19. Mai 1874, RGBl. Nr. 70, in die Eisenbahnbücher aufzunehmen wäre.

Auf Eisenbahnen, für deren Herstellung und Betrieb die Ausübung des Enteignungsrechtes auf Grund des allgemeiner Berggesetzes zusteht, finden die Bestimmungen dieses Gesetzes keine Anwendung.

§. 48. Mit dem Vollzuge dieses Gesetzes sind die Minister des Handels, des Innern, des Ackerbaues, der Finanzen und der Finanzen beauftragt.



# Fünfter Abschnitt.

---

## Eisenbahnbücher.

### 1. Gesetz vom 19. Mai 1874, RGBl. Nr. 70.

Mit Zustimmung der beiden Häuser des Reichsrathes finde Ich anzuordnen, wie folgt:

#### I. Von der Anlegung der Eisenbahnbücher.

##### 1. Allgemeine Bestimmungen.

**§. 1.** Für Eisenbahnen, welche dem öffentlichen Verkehre zu dienen haben und zu deren Herstellung das Expropriationsrecht zugestanden ist, sind Eisenbahnbücher anzulegen.

Vgl. §. 47 des Gesetzes vom 18. Februar 1878.

**§. 2.** In das Eisenbahnbuch sind alle im Besitze einer Eisenbahnunternehmung stehenden Grundstücke einzutragen, welche zum Betriebe der Eisenbahn zu dienen haben (Eisenbahngrundstücke).

(Siehe Erläuterung für die Regierungscommissäre, SM. 5. August 1874, B. 13114, GB. 1874 : 101.)

An und für sich steht die Frage wegen Aufnahme oder Ausschließung einzelner Objecte als Bestandtheile der bücherlichen Einheit mit der Frage, an welchen Bestandtheilen des unbeweglichen Eisenbahnbesizes der Staat seinerzeit das Heimfallsrecht auszuüben haben wird, in keinem nothwendigen Zusammenhange und behält sich die Staatsverwaltung alle ihr gesetzlich, concessions- oder vertragsmäßig zustehenden Rechte auf die nach Ablauf der Concessionsdauer an den Staat heimfallenden Vermögensbestandtheile der Eisenbahnunternehmungen auch bezüglich jener dahin gehörigen Objecte, welche in das Eisenbahnbuchbestandsblatt nicht eingetragen erscheinen, ausdrücklich vor.

Im Sinne des Vorhergesagten wird daher die Voraussetzung ausgesprochen, daß im Falle seitens einer Bahngesellschaft die Veräußerung derartiger Bestandtheile des gesellschaftlichen Immobilienbesitzes beabsichtigt würde, wenn dieselben auch keinen Gegenstand der Eintragung im Eisenbahnbuche zu bilden haben, stets vorerst die staatliche Genehmigung eingeholt werden wird. (S.M. 17. Juni 1877, S. 7060, E.S. 1877: 71.)

**§. 3.** Das Eisenbahnbuch besteht aus den Eisenbahneinlagen und einer Urkundensammlung.

**§. 4.** Für jede Eisenbahn, beziehungsweise für jeden Theil derselben, welcher den Gläubigern gegenüber als Ganzes zu gelten hat, ist eine Einlage zu errichten.

Bei Eisenbahnen, welche das Geltungsgebiet dieses Gesetzes überschreiten, sowie bei fremden Eisenbahnen, welche sich mit einem Theile ihrer Linie in dieses Gebiet erstrecken, ist für den innerhalb dieses Gebietes gelegenen Theil eine Einlage zu eröffnen.

Für jeden Theil einer Eisenbahn, bezüglich dessen sich nach den dem Gerichte vorgelegten Urkunden eine Sonderheit in der Belastung ergibt, ist — vorbehaltlich allfälliger Aenderungen im Richtigstellungsverfahren — eine vorläufige Einlage im Eisenbahnbuch zu eröffnen. (DGS. 8. August 1876, S. 9301; Röll Nr. 191.)

**§. 5.** Die den Inhalt einer Einlage bildende Bahn ist als eine bücherliche Einheit anzusehen.

Diese Einheit umfaßt auch das ganze im Besitze der Unternehmung befindliche Materiale, welches

1. zur Herstellung oder Instandhaltung der Bahn bestimmt ist, sofern es bereits in den örtlichen Bereich der Bahn gebracht ist, oder

2. zum Betriebe der Bahn gehört, und zwar von diesem sowohl

a) das in feste Verbindung mit der Bahn gesetzte, als auch

b) das zum dauernden Gebrauche an Ort und Stelle bestimmte, sowie

c) alles übrige zum Fahrbetriebe oder in anderer Weise zum Betriebe der Bahn gehörige Materiale.

In Ansehung der fremden Eisenbahnen, welche sich mit einem Theile ihrer Linie in das Geltungsgebiet dieses Gesetzes erstrecken, ist das unter 2 c bezeichnete Betriebsmaterial nicht als zu der bücherlichen Einheit gehörig anzusehen, sofern nicht durch ein mit der betreffenden Regierung geschlossenes Uebereinkommen etwas anderes festgesetzt worden ist.

**§. 6.** An Theilen der als eine bücherliche Einheit behandelten Bahn können Hypothekarrechte nicht erworben werden.

gegen schließt die Behandlung einer Bahn als bürgerliche Einheit nicht aus, daß in Ansehung einzelner Bestandtheile der Bahn ein getheiltes Eigenthum oder ein Miteigenthum sowie daß an einzelnen Bestandtheilen der Bahn andere Ausübung des Eigenthumsrechtes beschränkende Rechte, Grunddienstbarkeiten, Bestandrechte mit der Wirkung solcher Rechte bestehen.

Gleichen wird durch die Behandlung der Bahn als bürgerliche Einheit nicht ausgeschlossen, daß ein Einlösungs- oder Heimfallsrecht des Staates sich auf die diesem Rechte unterworfenen Objecte zu beziehen habe.

7. Bei der Errichtung einer Eisenbahneinlage kann ferner der den Inhalt dieser Einlage bildenden Bahn die Rechte nur derjenige erlangen, welcher die Concession für diese Bahn erlangt hat.

In Falle eines späteren Besitzüberganges kann die Bahn, dieselbe nicht aufgelassen wird (§. 45), nur von dem bürgerlich erworben werden, welchem die Concession für diese Bahn erteilt oder die Ertheilung der Concession dem Handelsministerium zugesichert worden ist.

8. Die Eisenbahneinlage besteht aus dem Bahnplan, dem Eigenthumsplan und dem Lastenplan. Der Bahnplan hat in der Aufschrift den Namen der Bahn anzugeben und zerfällt in zwei Theile. In der ersten Abtheilung sind die einzelnen Grundstücke, mit Einschluß derjenigen, in Ansehung derer ein getheiltes Eigenthum oder ein Miteigenthum besteht, in der zweiten Abtheilung diejenigen mit dem Bahnbau oder einzelner Eisenbahngrundstücke verbundenen Rechte anzugeben, welche der Unternehmung an diesen Grundstücken zustehen.

Der Eigenthumsplan hat Firma und Sitz der Unternehmung und die derselben auf die ganze bürgerliche Einheit zustehenden Rechte, sowie die Beschränkungen dieser Rechte, wozu insbesondere ein Einlösungs- oder ein Heimfallsrecht des Staates zu rechnen ist, zu enthalten.

Der Lastenplan zerfällt in zwei Abtheilungen. In der ersten Abtheilung sind die Lasten, welche die ganze bürgerliche Einheit betreffen, in der zweiten Abtheilung die Lasten, welche einzelne Eisenbahngrundstücke beziehen, ferner die in Ansehung solcher Grundstücke dritten Personen aus dem ge-

theilten Eigenthume oder Miteigenthume zustehenden Rechte (§. 6 Absatz 2) einzutragen.

Solange nicht die eine bücherliche Einheit bildenden Eisenbahngrundstücke ermittelt und in der ersten Abtheilung des Bahnbestandsblattes angegeben sind, ist die Einlage als eine vorläufige anzusehen und als solche in einer in die Augen fallenden Weise zu bezeichnen.

Im Eigenthumsblatte der Eisenbahnbucheinlage ist das Eigenthumsrecht der Eisenbahngesellschaft nur in dem Falle einzutragen, wenn der Letzteren in der Concessionsurkunde ausdrücklich das Eigenthum an den concessionirten Bahnstrecken eingeräumt worden ist. (DGH. 15. Juni 1875, B. 6407; Röll Nr. 154.)

Das auf §. 8 des Eisenbahn-Concessionsgesetzes beruhende staatliche Heimfallsrecht bildet, wofern dasselbe in einer Concessionsurkunde nicht ausdrücklich angeführt ist, keinen Gegenstand der Eintragung in der betreffenden Eisenbahnbucheinlage. (DGH. 2. Oct. 1877, B. 11292; Röll Nr. 223.)

**§. 9.** Vom Tage der Eröffnung einer, wenn auch nur vorläufigen Einlage ist die bücherliche Einheit, für welche die Einlage errichtet wird, als ein Grundbuchskörper und die Einlage als eine Grundbucheinlage im Sinne des allgemeinen Grundbuchgesetzes anzusehen.

Insoweit als in dem gegenwärtigen Gesetze nicht etwas anderes bestimmt ist, gelten in Ansehung der Voraussetzungen, des Vollzuges und der Wirkungen der Eintragungen in das Eisenbahnbuch, sowie der Ab- und Zuschreibungen, die Bestimmungen der allgemeinen Grundbuchsgesetze.

**§. 10.** Zur Anlegung und Führung des Eisenbahnbuches sind berufen:

1. Für Bahnen, welche nicht die Grenzen eines Landes überschreiten, der Gerichtshof erster Instanz, welcher sich am Sitze der politischen Landesbehörde befindet.

2. Für Bahnen, welche durch mehr als Ein Land geführt werden, derjenige Gerichtshof erster Instanz am Sitze der politischen Landesbehörde eines dieser Länder, bei welchem die Unternehmung um die Errichtung der Einlage einschreitet.

Verfällt der Bahnbesitz einer Unternehmung in mehrere bücherliche Einheiten, welche nach den vorstehenden Bestimmungen in die Eisenbahnbücher verschiedener Gerichtshöfe einzutragen wären, so bestimmt das Handelsministerium nach Anhörung der Unternehmung denjenigen unter diesen Gerichtshöfen, bei welchem die Einlagen für alle der Unternehmung gehörigen bücherlichen Einheiten zu errichten und zu führen sind.

§. 11. Der Gerichtshof, bei welchem eine Eisenbahne errichtet wird, ist vom Tage der Eröffnung der vorerwähnten Einlage in allen Angelegenheiten, welche sich auf die bürgerliche Einheit, für welche die Einlage errichtet wurde, ganz beziehen, als Realinstanz zuständig.

In Ansehung derjenigen Angelegenheiten, welche sich nur auf einzelne Eisenbahngrundstücke beziehen, beginnt die Zuständigkeit dieses Gerichtshofes als Realinstanz erst mit dem Tage, an welchem die Eisenbahngrundstücke in die Eisenbahne aufgenommen werden.

## 2. Besondere Bestimmungen.

### A. Errichtung einer vorläufigen Einlage.

§. 12. Für Eisenbahnen, welche beim Beginne der Errichtung dieses Gesetzes bereits im Betriebe stehen, oder deren Richtung in diesem Zeitpunkte wenigstens insoweit bestimmt ist, daß beurtheilt werden kann, welche Bezirksgerichtszuständigkeit durch die Bahn berührt werden können, und bei denen der Gerichtshof die Einlage zu errichten ist, hat die Unternehmung binnen drei Monaten nach dem bezeichneten Zeitpunkte bei diesem Gerichtshofe um die Eröffnung einer vorläufigen Einlage anzusuchen.

Für Eisenbahnen, deren Richtung erst später in der bezeichneten Weise bestimmt wird, hat die Unternehmung dieses Gesuchs binnen drei Monaten nach dieser Bestimmung der Richtung an den zuständigen Gerichtshof zu richten.

§. 13. Dem Gesuche um Eröffnung einer vorläufigen Einlage sind beizugeben:

1. Eine vom Handelsministerium oder in dessen Auftrage ertheilte Bestätigung über die Richtung der Bahn und die hiedurch bedingte Zuständigkeit (§. 10), sowie darzulegen, daß die Bahn nach §. 1 einen Gegenstand des Eisenbahnwesens zu bilden hat.

2. Eine die Bahnlinie veranschaulichende Uebersichtskarte, von welcher die durch die Bahn berührten Bezirksgerichtszuständigkeiten zu entnehmen sind, nebst einem Verzeichnisse dieser Gerichte.

3. Diejenigen Urkunden, welche erforderlich sind, um die Angelegenheit der bürgerlichen Einheit und die der Unternehmung in Beziehung auf diese bürgerliche Einheit zustehenden Rechte darzulegen zu können (Concessionsurkunden, Statuten u. dgl.).

Von den unter Zahl 3 bezeichneten Urkunden sind sowohl die Originale, als einfache Abschriften (Abdrücke) vorzulegen.

§. 14. Erkennt sich der Gerichtshof als zuständig und wird das Gesuch ordnungsgemäß befunden, oder werden die etwa wahrgenommenen Mängel beseitigt, so hat der Gerichtshof eine vorläufige Einlage zu errichten.

Hiebei ist an Stelle der ersten Abtheilung des Bahnbestandsblattes die beigebrachte Bestätigung über die Richtung der Bahn nebst der Uebersichtskarte einzulegen, und sind in dem Eigenthumsblatte die der Unternehmung auf das Ganze der zu bildenden bürgerlichen Einheit zustehenden Rechte mit den aus den vorgelegten Urkunden sich ergebenden Beschränkungen einzutragen.

Die beigebrachten einfachen Abschriften, deren Uebereinstimmung mit den Originalen von Amtswegen zu bestätigen ist, sind in der Urkundensammlung aufzubewahren.

§. 15. Der Tag, an welchem eine vorläufige Einlage eröffnet wird, ist der Unternehmung, sowie den Bezirksgerichten, die städtisch-delegirten Bezirksgerichte nicht ausgenommen, deren Sprengel durch die Bahn berührt werden sollen, von Amtswegen bekannt zu geben und durch ein Edict kundzumachen, welches durch Anschlag am Gerichtshause und einmalige Einschaltung in die zu amtlichen Kundmachungen bestimmte Zeitung des Landes, beziehungsweise der Länder, die durch die Bahn berührt werden, zu verlautbaren ist.

§. 16. Betrifft die eröffnete vorläufige Einlage eine Eisenbahn, welche schon vor dem Beginne der Wirksamkeit dieses Gesetzes concessionirt war, so sind in dem Edicte diejenigen, welchen ein die ganze bürgerliche Einheit belastendes Recht zusteht, und für welche nicht schon durch die Anordnung des §. 49 Vorsorge getroffen wird, aufzufordern, ihre Ansprüche anzumelden.

In Beziehung auf diese Aufforderung, sowie auf das derselben nachfolgende Verfahren, sind die in dem Gesetze vom 25. Juli 1871, RGBl. Nr. 96, über die Feststellung des Lastenstandes enthaltenen Bestimmungen mit der Aenderung sinngemäß anzuwenden, daß die Edictalfristen nur drei Monate zu betragen haben, und daß zur Kundmachung der Edicte, nebst dem Anschlage am Gerichtshause, die einmalige Einschaltung derselben in die für amtliche Kundmachungen bestimmte Landeszeitung genügt.

. 17. Die in einer vorläufigen Einlage vorgenommene Eintragung eines dinglichen Rechtes erstreckt ihre Wirkung auf den ganzen Umfang der bürgerlichen Einheit.

Diese Wirkung beginnt in Ansehung eines einzelnen, in die Einlage aufzunehmenden Eisenbahngrundstückes mit dem Augenblicke, in welchem die Unternehmung das Grundstück erworben hat, wenn sie auch die erforderliche bürgerliche Abtheilung noch nicht erwirkt hat.

Die in der vorläufigen Einlage vorgenommene Eintragung hat keinen Einfluß auf den Erwerb und Bestand der Rechte, welche an einem Eisenbahngrundstücke nach der Aufnahme desselben in die Eisenbahneinlage fortzubestehen

sollen. Auch bleiben diejenigen zur Zeit des Erwerbes bestehenden Rechte an einem Eisenbahngrundstücke, deren Aufhebung noch vor der Aufnahme des Grundstückes in die Eisenbahneinlage zu erwirken ist, bis zu ihrer Aufhebung unberührt.

### 3. Ermittlung der Eisenbahngrundstücke.

. 18. Die Einleitung der Erhebungen zum Zwecke der Ermittlung der Eisenbahngrundstücke und die Aufnahme dieser Grundstücke in eine Eisenbahneinlage hat die Unternehmung bei den zuständigen Bezirksgerichten anzufordern.

Die Ermittlung der Eisenbahngrundstücke liegt denjenigen Bezirksgerichten, die städtisch-delegirten Bezirksgerichte nicht sind, ob, in deren Sprengel diese Grundstücke gefunden sind.

Die Kosten für die zum Zwecke der Ermittlung der Eisenbahngrundstücke vorzunehmenden Amtshandlungen der Gerichte und der Verwaltungsbehörden hat die Unternehmung zu tragen.

Bei den Bahnen oder Bahnstrecken, die noch nicht im Betriebe stehen.

. 19. In Ansehung der Eisenbahnen oder Bahnstrecken, die noch nicht im Betriebe stehen, ist das Gesuch um die Einleitung der in §. 18 bezeichneten Erhebungen binnen drei Monaten nach der Inbetriebnahme der Grundstücke in dem betreffenden Bezirkssprengel, wenn aber die Grundstücke zur Zeit des Inkrafttretes der Wirksamkeit dieses Gesetzes in einem Bezirks-

gerichtsprengel bereits beendet wäre, binnen sechs Monaten nach diesem Zeitpunkte zu überreichen.

Dem Gesuche sind beizulegen:

1. Nach Katastralgemeinden geordnete Verzeichnisse der erworbenen Grundstücke mit der Angabe der Katastralbezeichnung derselben und der Besitzvorgänger der Unternehmung, ferner Verzeichnisse der mit dem Besitze der Bahn oder einzelner Grundstücke verbundenen und im Sprengel des Bezirksamtes auszuübenden dinglichen Rechte, endlich der an den einzelnen Grundstücken haftenden und in die Eisenbahneinlage aufzunehmenden Lasten, sowie der dritten Personen aus dem getheilten Eigenthume oder aus dem Mietheigenthume zustehenden Rechte.

2. Die zur Veranschaulichung der Lage und Grenzen der erworbenen Grundstücke dienenden Karten.

3. Die zur Beurtheilung der angegebenen Rechtsverhältnisse erforderlichen Urkunden.

4. Bestätigungen über den Besitz der erworbenen Grundstücke und der hiemit verbundenen Rechte, sofern diese Bestätigungen nicht schon in den, den Erwerb darthuenden Urkunden enthalten sind. Diese Bestätigungen sind, wenn der Erwerb im Expropriationswege erfolgte, durch die politische Behörde, außerdem aber durch den Gemeindevorsteher zu ertheilen.

Die zum Nachweise des Erwerbes dienenden Urkunden müssen mit den Erfordernissen einer grundbücherlichen Einverleibung versehen sein.

Von den unter Zahl 3 und 4 bezeichneten Urkunden sind sowohl die Originale, als einfache Abschriften vorzulegen.

§. 20. Hypothekar- und andere Lasten, deren Realisirung zur zwangsweisen Veräußerung eines Eisenbahngrundstückes führen könnte, sind von der Eintragung in die Eisenbahneinlage ausgeschlossen.

Haften solche Lasten auf einem Grundstücke, welches nicht im Expropriationswege erworben wurde, oder begehrt die Unternehmung, daß Lasten, deren Eintragung gesetzlich zulässig wäre, nicht eingetragen werden sollen, so hat die Unternehmung entweder die Zustimmung der Berechtigten zur lastenfreien Uebertragung des Grundstückes in die Eisenbahneinlage durch Urkunden, welche mit den Erfordernissen einer grundbücherlichen Einverleibung versehen sind, nachzuweisen, oder die Berechtigten zur Erklärung über die begehrte lastenfreie Uebertragung gerichtlich auffordern zu lassen.



In dem letzteren Falle sind dem im §. 18 bezeichneten die Rubriken mit den zur Verständigung der Berechtigten derlichen Angaben und insbesondere versehen mit der Zeichnung des zu übertragenden Grundstückes und des den ihnen Berechtigten betreffenden Rechtes, beizulegen.

§. 21. Das Bezirksgericht hat das Gesuch zu prüfen, sofern eine Vergleichung mit einem öffentlichen Buche derlich ist, diese Vergleichung selbst vorzunehmen oder, das Buch bei einem anderen Gerichte geführt wird, dieses Gericht vornehmen zu lassen. Werden Unrichtigkeiten wahrgenommen, oder erscheinen Aufklärungen nöthig, so ist die zur Beseitigung der Mängel erforderlichen Aufträge an die Unternehmung zu erlassen.

§. 22. Wird das Gesuch ordnungsgemäß befunden oder die etwa wahrgenommenen Mängel beseitigt, so hat das Bezirksgericht diejenigen, welche sich durch das von der Unternehmung in Betreff der Uebertragung der Eisenbahngrundstücke in die Eisenbahneinlage gestellte Begehren für beeinträchtigt halten, durch Edict aufzufordern, ihre Ansprüche bei den Bezirksgerichten anzumelden.

Die Frist zu dieser Anmeldung ist auf mindestens sechs Wochen und höchstens drei Monate vom Tage des Anschlages des Edictes zu bestimmen und der Endpunkt derselben durch Angabe des Kalendertages zu bezeichnen.

In dem Edicte sind die zu übertragenden Eisenbahnstücke mit Angabe der Katastralbezeichnung und die Namen der unmittelbaren Besitzvorgänger der Unternehmung führen; auch ist bekannt zu geben, daß das von der Unternehmung angebrachte Gesuch bei Gericht eingesehen werden kann.

Das Edict ist bei dem Bezirksgerichte, und wenn eine Vergleichung mit den bei einem anderen Gerichte geführten Registern vorzunehmen war, auch bei diesem Gerichte anzulegen, ferner in den Gemeinden, in welchen die Eisenbahnstücke gelegen sind, kundzumachen.

Ein Auszug aus dem Edicte, in welchem statt der Bezeichnung der Grundstücke und der Besitzvorgänger nur die Lage der Bahn und die von der Bahn berührten Gemeinden anzugeben sind, ist einmal in die für amtliche Rundsendungen bestimmte Landeszeitung einzuschalten.

Von dieser Aufforderung sind diejenigen, deren Erklärung §. 20 einzuholen ist, durch Zustellung der für dieselben

stimmten Rubriken mit dem Beisatze zu verständigen, daß deren Stillschweigen als Zustimmung zur lastenfreien Uebertragung angesehen würde. Bei dieser Verständigung sind die für die Zustellung zu eigenen Händen geltenden Vorschriften zu beobachten.

**§. 23.** Dingliche Rechte, die erst an dem Tage, an welchem das Edict bei dem die Erhebungen leitenden Bezirksgerichte angeschlagen wird, oder nach diesem Tage an den in die Eisenbahneinlage aufzunehmenden Grundstücken gegen die Besitzvorgänger der Unternehmung erworben werden, bleiben bei der Aufnahme dieser Grundstücke in das Eisenbahnbuch unberücksichtigt.

Diese dinglichen Rechte äußern ihre Wirkungen nur für den Fall und insoweit, als die Aufnahme dieser Grundstücke in das Eisenbahnbuch unterbleibt.

In dem Edicte ist hierauf insbesondere aufmerksam zu machen und der Tag, an welchem das Edict angeschlagen wird, anzugeben.

**§. 24.** Das Gesuch sammt Beilagen (§. 19) ist bei dem Bezirksgerichte aufzubewahren, bei welchem es von jedermann eingesehen werden kann.

**§. 25.** Die für die Anmeldungen festgesetzte Frist kann nicht erstreckt werden; eine Wiedereinsetzung gegen die Versäumung derselben findet nicht statt.

Die Anmeldung kann schriftlich oder mündlich erfolgen.

Eine verspätete Anmeldung ist von Amtswegen zurückzuweisen.

In Ansehung derjenigen Berechtigten, deren nach §. Absatz 6 vorzunehmende Verständigung nicht mindestens zehn Tage vor Ablauf der Edictalfrist erfolgte, ist, sofern eine zustimmende Erklärung derselben vorliegt, so vorzuziehen als ob diese Berechtigten einen Widerspruch angemeldet hätten.

**§. 26.** Ueber eine rechtzeitige Anmeldung ist die Meinung der Betheiligten einzuleiten.

Dieselbe kann, sofern es für die Ermittlung des Verhältnisses zweckmäßig erscheint, an Ort und Stelle stattfinden.

Bei der Verhandlung ist die Herbeiführung einer Einigung unter den Betheiligten anzustreben.

Wird diese Einigung nicht erzielt, so ist eine Erörterung des in der Anmeldung erhobenen Anspruchs in den in §§. 27—29 bezeichneten Fällen einzugehen.

**§. 27.** Wird der Besitz der von der Unternehmung erworbenen Grundstücke oder die räumliche Begren-

n angefochten, und wird diese Anfechtung nicht durch Lage einer von der politischen Behörde über die Besitzung ausgestellten Urkunde oder durch eine andere, vollen Werth verdienende Urkunde über die Rechtmäßigkeit des Besizes entkräftet, so ist der Unternehmung aufzutragen, die Einweisung im Expropriationswege zu erwirken.

Wird jedoch nur die Richtigkeit der zur Bezeichnung der Orte in den Verzeichnissen und Karten der Unternehmung enthaltenen Benennungen und Zahlen bestritten, so ist eine Berichtigung und erforderlichen Falles eine Berichtigung dieser Zeichnungen vorzunehmen.

§. 28. Wird ein aus dem getheilten Eigenthume oder dem Miteigenthume abgeleitetes Recht, eine Grunddienstbarkeit oder ein anderes, die Ausübung des Eigenthumsrechtes hindern- oder beschränzendes dingliches Recht an einem Eisenbahngrundstücke bestellt, welches Recht in die Eisenbahneinlage eingetragener Verzeichnisse jedoch gar nicht oder nicht richtig angegeben war, so ist dieses Verzeichniß, wenn der Bestand eines Verzeichnisses durch die Mitwirkung der politischen Behörde eingeräumten Rechte durch das Begehungsprotokoll oder eine Bestätigung dieser Rechte dargethan oder von der Unternehmung anerkannt wird, zu berichtigen. Eine Abschrift der etwa vorgelegten Urkunde ist den Acten beizulegen.

§. 29. Wird in einer Anmeldung dagegen Widerspruch erhoben, daß ein nicht im Expropriationswege erworbenes Grundstücksstück lastenfrei übertragen werde, so kann dieser Widerspruch, wenn es sich um eine dem Betrage nach bestimmte Forderung handelt, durch Zahlung der Schuld beseitigt werden. Der Gläubiger muß die Zahlung selbst dann leisten, wenn die Zeit der Fälligkeit der Forderung noch nicht eingetreten ist; doch bleibt demselben das persönliche Recht auf Entschädigung wegen des durch vorzeitig erfolgte Zahlung etwa erlittenen Nachtheiles vorbehalten.

Wenn nur ein Theil eines belasteten Grundstückes in das Eisenbahnbuch aufgenommen werden soll, so kann ein gegen die lastenfreie Uebertragung erhobener Widerspruch als unzulässig erkannt werden, wenn das Gericht nach vorgenommener Prüfung der Werthverhältnisse die Ueberzeugung gewonnen hat, daß, trotz der lastenfreien Uebertragung des Eisenbahngrundstückes für eine Hypothek die dem §. 1374 des allgemeinen bürgerlichen Gesetzbuches entsprechende gesetzliche Sicher-

heit ungefährdet bleibt, oder daß, wenn es sich um ein anderes dingliches Recht handelt, die Sicherheit desselben eine Gefährdung offenbar nicht erleiden kann.

Kann ein gegen die lastenfreie Uebertragung erhobener oder als erhoben anzusehender Widerspruch weder durch Zahlung der Schuld beseitigt, noch durch gerichtliche Entscheidung unwirksam gemacht werden, so ist die Unternehmung anzuweisen, im Wege der Expropriation zu bewirken, daß das Eisenbahngrundstück an die Unternehmung lastenfrei übergehe.

**§. 30.** Wenn andere als die nach §§. 27—30 zu erörternden Ansprüche erhoben, wenn insbesondere die von der Unternehmung vorgelegten, der Vorschrift des §. 19 entsprechenden Erwerbsurkunden angefochten wurden, oder wenn die im §. 28 bezeichneten Ansprüche nicht ihre gänzliche Erledigung gefunden haben, so ist es den Parteien zu überlassen, diese Ansprüche vor der zuständigen Behörde im gesetzmäßigen Wege geltend zu machen.

Durch diese Geltendmachung kann aber die Uebernahme der Eisenbahngrundstücke in die Eisenbahneinlage nicht aufgehalten werden.

**§. 31.** Nach dem Ablaufe der Edictalsfrist sind die einen Gegenstand des Grundbuchs bildenden Grundstücke, in Ansehung deren kein Anspruch angemeldet wurde, sofort daselbst von Amtswegen abzuschreiben.

War ein Anspruch angemeldet worden, so ist die Abschreibung erst dann vorzunehmen, wenn der Anspruch durch ein Uebereinkommen der Parteien (§. 26) oder durch eine endgiltige Entscheidung der zuständigen Behörde auf dem in diesem Gesetze bezeichneten Wege erledigt worden ist (§§. 27 bis 29), oder wenn es sich herausgestellt hat, daß der Anspruch nicht geeignet ist, die Uebernahme der Eisenbahngrundstücke in die Eisenbahneinlage aufzuhalten (§. 30).

In gleicher Weise ist auch in Ansehung der durch die Aufnahme in die Eisenbahneinlage nothwendig werdenden Richtigstellung der in anderen öffentlichen Büchern vorhandenen Eintragungen vorzugehen.

Wird das öffentliche Buch nicht bei dem Bezirksgerichte geführt, welches über die Aufnahme der Eisenbahngrundstücke in die Eisenbahneinlage zu verhandeln hat, so hat dieses Gericht die erforderlichen Eintragungen durch das Gericht, bei welchem das Buch geführt wird, zu bewirken.

. 32. Von der Erledigung einer Anmeldung hat das die Betheiligten zu verständigen.

Burde eine Verweisung auf den Expropriationsweg aus-  
schen, so ist der der Unternehmung beigegebene Regierungs-  
iffär hievon in Kenntniß zu setzen.

Die Verständigung von den in den öffentlichen Büchern  
kommenen Eintragungen hat nach den dafür bestehen-  
ordnungen zu erfolgen.

. 33. Nachdem alle der begehrten Aufnahme der Eisen-  
rundstücke in die Eisenbahneinlage entgegenstehenden  
cnisse beseitigt und die Abschreibungen, sowie die sonsti-  
berichtigungen in den öffentlichen Büchern durchgeführt  
hat das Gericht die von der Unternehmung vorgelegten  
chnisse, welche der Richtung der Bahn entsprechend zu  
und erforderlichen Falles richtig zu stellen sind, nebst  
appen, dann die Urkundenabschriften, deren Ueberein-  
ung mit den Originalen von Amtswegen zu bestätigen  
blich die übrigen Verhandlungsacten an denjenigen Ge-  
hof zu übersenden, bei welchem die vorläufige Einlage  
e Bahn eröffnet worden ist.

Die etwa noch in den Acten zurückgebliebenen Original-  
den sind den Parteien zurückzustellen.

. 34. Der Gerichtshof hat sofort nach dem Eintreffen  
on einem Bezirksgerichte eingesandten Acten zu prüfen,  
i der Ermittlung der Eisenbahngrundstücke in gesetz-  
er Weise vorgegangen wurde und nöthigenfalls die er-  
lichen Verbesserungen oder Vervollständigungen durch  
bezirksgericht zu veranlassen.

Die ordnungsgemäß befundenen Verzeichnisse sind in der  
ahneinlage, und zwar das Verzeichniß der Eisenbahn-  
stücke in der ersten Abtheilung des Bahnbestandblattes, das  
chniß der mit dem Besitze der Bahn oder einzelner Eisen-  
rundstücke verbundenen Rechte in der zweiten Abtheilung  
ahnbestandblattes und das Verzeichniß der an einzelnen  
bahngrundstücken haftenden Lasten, sowie der dritten Perso-  
us dem getheilten Eigenthume oder dem Miteigenthume  
enden Rechte, in der zweiten Abtheilung des Lasten-  
3 einzulegen.

Die Urkundenabschriften sind nebst denjenigen Acten, deren  
t eine Grundlage der in den Verzeichnissen enthaltenen  
gungen bildet, in die Urkundensammlung niederzulegen.

Die Mappen haben einen Bestandtheil der Urkundensammlung zu bilden, sind jedoch abgesondert zu verwahren.

Die übrigen Acten sind in einer besonderen Abtheilung der Registratur des Gerichtshofes aufzubewahren.

b. Für Bahnen oder Bahnstrecken, welche bereits im Betriebe stehen.

**§. 35.** In Ansehung der Bahnen oder Bahnstrecken, welche zur Zeit des Eintrittes der Wirksamkeit dieses Gesetzes bereits im Betriebe stehen, hat die Unternehmung binnen einem Jahre nach diesem Zeitpunkte die im §. 19 Zahl 1 und 2 bezeichneten Verzeichnisse und Mappen der politischen Bezirksbehörde vorzulegen.

Diese hat zu untersuchen, ob die von der Unternehmung gemachten Angaben mit dem thatsächlichen Besitze übereinstimmen, ob insbesondere die in den Verzeichnissen und Mappen aufgeführten Grundstücke als Eisenbahngrundstücke (§. 2) anzusehen sind und sohin die richtig befundenen oder nach dem Ergebnisse der gepflogenen Erhebungen richtig gestellten Verzeichnisse und Mappen mit der Bestätigung der Richtigkeit zu versehen.

Das Handelsministerium hat unterm 5. August 1874, J. 18114, zum Behufe der Vollziehung des Gesetzes vom 19. Mai 1874, RGV. Nr. 70, auf Grund des mit dem Finanzminister getroffenen Einverständnisses eine Erläuterung erlassen, welche die den Regierungscommissären obliegende Mitwirkung bei dem Vollzuge des citirten Gesetzes und die dabei im Auge zu behaltenden Gesichtspunkte zum Gegenstande hat.

Gleichzeitig wurden die einschlägigen Bestimmungen auch den Eisenbahnunternehmungen behufs der Bedachtnahme auf die für diese letzteren daraus erwachsenden Obliegenheiten bekannt gegeben.

Ein Abdruck dieser Erläuterung wird der Landesstelle zur eigenen Kenntnissnahme und Darnachhaltung mit der Aufforderung übergeben, an die politischen Unterbehörden im Sinne der sie betreffenden erläuternden Bemerkungen die entsprechende Weisung ergehen zu lassen.

In dieser Hinsicht sind die politischen Bezirksbehörden insbesondere auf die durch den einschlägigen Absatz der Erläuterung angestrebte Vereinfachung und Erleichterung der denselben nach §. 35 des Gesetzes obliegenden Untersuchung zu verweisen und hervorzuheben, daß die demzufolge der Regel nach eintretende Signirung der Verzeichnisse der Eisenbahngrundstücke und Mappen durch die Generalinspektion der politischen Behörden eine sichere Beurtheilungsgrundlage bezüglich der Vollständigkeit der in das geschlossene Bahnterritorium fallenden Eisenbahngrundstücke zu bieten bestimmt ist und die im Interesse der Vereinfachung und Beschleunigung des Vorganges gelegene Möglichkeit gewährt, die Vornahme meritorischer Erhebungen durch die Bezirksbehörden auf die Fälle zu beschränken, in denen trotz jener Signirung begründete Zweifel entstehen, beziehungsweise in welchen solche durch anderweitigen, im Bezirk gelegenen Immobilienbesitz der Bahnunternehmung hervorgerufen werden.

Bezüglich der Form der Vornahme der in diesen Fällen eintretenden Localerhebungen wird bemerkt, daß diese Commission aus dem Bezirkshauptmanne, bezw. dem von ihm bestellten Stellvertreter, den übrigen

Stralverweisungsgesetzen und jenen Organen der betreffenden Eisenbahnenverwaltung zu befehlen haben wird, welche diese nach an sie erlassener Verordnungen von Tag und Stunde der Commission bezu delegirt. Schließlich sind die politischen Bezirksbehörden auch auf ihre Betheiligung aufmerksam zu machen. Beträumnisse und Unterlassungen der Bahnunternehmungen in Bezug auf die Ausführung des Gesetzes wegen der wichtigsten politischen Landesbehörde zur Kenntniss des Reichsausschusses zu bringen. (Min. d. Inn. 10. October 1874, Bes. an die Landesbehörden.)

In Folge der mit k. k. Erlasse vom 10. October 1874, Z. 3442 Z. ungetheilten Erklärungen zu dem Gesetze vom 18. Februar 1873 für die Generalinspektion der österr. Eisenbahnen bezüglich des ihm zu dem Gesetze überwiesenen vorläufigen Entwurf und Eignung der Bahnunternehmung kraft der bezüglichen Gesetzesstelle der politischen Bezirksbehörde vorzulegenden Verzeichnisse und Wappen in Ansehung der beim Beginn der Wirksamkeit des Gesetzes im Betriebe befindlichen Bahnen weder eine vorläufige, der Veröffentlichung der ständigen Behörden vorzulegende Fassung eingebracht noch insbesondere Verpflichtung auferlegt werden, darüber zu entscheiden, ob und in welcher Hinsicht die in jene Vorlagen aufgenommenen Grundstücke als Eisenbahngrundstücke im Sinne des Gesetzes zu betrachten und zu behandeln sind.

Überwiesener Zweck und Inhalt der von der letzten Behörde vor-

gebrachten  
Seite der  
ppen im U  
den sei, daß  
landsbehörde

Das Gen  
1. 26. Jeder  
kung an di  
wie gemacht

genden Vorlagen in dem oben erwähnten Sinne der allgemeinen Bestimmungen und dem geistlichen Zwecke entsprechenden Verhältnisse mit thunlichster Berücksichtigung durchzuführen, sowie dieselbe zu einem Entwurfe, der von ihr beantragte Beschreibung der anstehenden Bahnen oder im Einklange mit der Bahnunternehmung richtig erklärten Verzeichnisse und Wappen mit der Ueberschrift „Eisenbahnen“ und der Unterschrift des Generalinspektors unter Beibehaltung des Unterschlusses jenseitigen und die Bezeichnung der Verbindungsstellen einschließlich der Herstellung mittelst Stempelstempel zu bemerken.

Das Betreffende zum Zwecke der Ermittelung der Eisenbahngrundstücke ein vorläufig verzeichnend, je nachdem die betreffende Eisenbahn im Betriebe steht oder nicht.

Wenn die Eisenbahn noch nicht im Betriebe steht, so muß der Entwurf der Eisenbahn geprüft werden und es findet zu diesem Zwecke ein gerichtliches Verfahren statt.

Steht dagegen die betreffende Eisenbahn bereits im Betriebe, so bleibt die Untersuchung des Entwurfs der Eisenbahngrundstücke und hat sich, wie aus dem Wortlaute des § 26 des Gesetzes vom Mai 1874, RICH. Nr. 70, hervorgeht, auf die Konstatierung des tatsächlichen Besitzstandes zu beschränken, mit welchem in erster Linie die ständige Behörde vertraut ist.

In Folge dessen hat eine bereits im Betriebe stehende Eisenbahn, im Zwecke der Ermittelung der Eisenbahngrundstücke, nicht im Gesetze vom 18. Mai 1874, §. 18 Z. 3 und 4 bloß bei Bahnkreuzen, auch nicht im Betriebe stehend, geforderten Nachweisungen zu leisten.

Hieraus ergibt sich auch, daß es zwecklos wäre, von der Eisenbahn zu verlangen, in die nach §. 19 Z. 1 vorzulegenden Verzeichnisse solche Daten aufzunehmen, welche für das nachfolgende Verfahren nicht werthbar wären.

Um jedem Zweifel über den Umfang der von der Eisenbahn zu liefernden Nachweisungen zu begegnen, hat das Justizministerium in der Verordnung vom 31. Mai 1874, RGV. Nr. 87, §§. 7—8, die Einrichtung der von den Eisenbahnen vorzulegenden Verzeichnisse genau geregelt.

Es fehlt demnach an jedem Grunde, von einer im Betriebe stehenden Eisenbahn Nachweisungen zu verlangen, welche über das im §. 7 der citirten Verordnung bezeichnete Maß hinausgehen.

Hievon sind die Unterbehörden zum Zwecke der Vermeidung ungerechtfertigter Vorkommnisse und zur Erzielung eines gleichmäßigen Vorgehens zu verständigen. (M. d. Z. 6. Mai 1877, Z. 6325, RG. 1877: 57.)

**§. 36.** Binnen drei Monaten nach erfolgter Bestätigung durch die politische Behörde hat die Unternehmung, unter Beibringung der bestätigten Verzeichnisse und Platten, bei dem zuständigen Bezirksgerichte um die im §. 18 bezeichneten Erhebungen anzusuchen.

Wird das Gesuch ordnungsgemäß befunden oder sind die etwa wahrgenommenen Mängel beseitigt, so hat das Bezirksgericht das im §. 22 bezeichnete Edict zu erlassen, in welchem jedoch nicht die einzelnen Eisenbahngrundstücke, sondern nur die Richtung der Bahn und die Gemeinden, welche von derselben berührt werden, anzugeben sind.

Das Edict ist in den oben bezeichneten Gemeinden zu verlautbaren, am Gerichtshause anzuschlagen und einmal durch die für amtliche Kundmachungen bestimmte Landeszeitung zu veröffentlichen.

**§. 37.** In Beziehung auf das weitere Verfahren haben die Bestimmungen der §§. 24, 25, Absatz 1—3; 26, 28, 32, Absatz 1; 33, 34, anstatt der §. 27 und 29 aber folgenden Bestimmungen Anwendung zu finden.

Anlässlich mehrerer, von der Generalinspection der österr. Eisenbahnen gestellten Anfragen hat das Handelsministerium der genannten Befragten die Weisung ertheilt, daß sie sich vorläufig in solchen Fällen, wo sie bei ihr seitens der Bahngesellschaften zur Prüfung vorgelegten Eisenbuchoperaten wahrnimmt, daß von der Bahngesellschaft Ausscheidung von Grundstücken aus dem bekannten Umfange des unbeweglichen Besitzes beabsichtigt werden, ohne ihre dießbezügliche Anschauung zum Ausdruck zu bringen, lediglich darauf zu beschränken habe, die Nichtübereinstimmung der von der Bahngesellschaft vorgelegten Platten oder Karten mit den der Generalinspection zu Gebote stehenden Behelfen, bezu- weise die Thatsache der hienach anscheinend beabsichtigten oder beabsichtigten Ausscheidung der in Frage stehenden Grundflächen hervorzuheben.

Gleichzeitig wurde der Generalinspection nahe gelegt, in solchen Fällen solche Anstände, bezüglich deren ihr von ihrem Standpunkte aus daran liegt, daß sie bei Beurtheilung und Entscheidung des Falles die politische Behörde dieser nicht unbekannt bleiben, entweder zur Kenntniß der betreffenden Bezirkshauptmannschaft zu bringen



gewisser Weise bei der Bill  
schon möglich zu machen.

Das Ministerium  
Finanzministerium zufolge  
daß von der Erhebung der  
neuen Erhebungen für den  
Umgang zu nehmen ist und  
bei den bezüglichen Eisenb  
eventuell die autorisierten  
20. Mai 1877, R. 7077, RGZ. 1877: 66.)

Der Will der Generalinspektion angeordnete Aufnahme sämtlicher im  
Besitz einer, zur Zeit aus dem Krieg vom 19. Mai 1874 in Westfalen  
trat, bereits im Bereiche der Bahn befindlichen Grundstücke in der  
I. Abteilung des Katasterblattes und in die Katasterkarte ist nicht  
erforderlich, weil gemäß § 2, lit. a in das Eisenbahnbuch nur jene Grund-  
stücke einzutragen sind, welche zum Betriebe der Eisenbahn dienen.  
(S. 12. Juli 1877, R. 7074, RGZ. 1877: 66)

§. 28. Wird der Besitz der von der Unternehmung er-  
worbenen Grundstücke oder die räumliche Begrenzung der-  
selben angefochten, so ist der tatsächliche Besitzstand an Ort  
und Stelle zu erheben und das Verzeichniß der Eisenbahn-  
grundstücke nach dem Ergebnisse dieser Erhebungen erforder-  
lichen Falles richtig zu stellen.

Der Partei, deren bei der Verhandlung gestelltes Begehren  
abersichtlich bleibt, ist zu überlassen, ihren Anspruch vor  
er zuständigen Behörde im geeigneten Wege geltend zu  
machen, ohne daß jedoch dadurch die Aufnahme der Eisen-  
bahngrundstücke in die Eisenbahneinlage aufgehalten werden kann.

§. 29. Wird in Beziehung auf ein nicht im Expropria-  
tionswege erworbenes Eisenbahngrundstück ein Anspruch geltend  
gemacht, welcher aus einer zur Aufnahme in die Eisenbahn-  
anlage nicht geeigneten Last abgeleitet wird, so wird durch  
die solche Anmeldung die Aufnahme des Eisenbahngrundstückes  
in die Eisenbahneinlage nicht aufgehalten.

Der anmeldenden Partei bleibt es vorbehalten, ihre Er-  
widerung aus dem behaupteten Bestande der Last im Proceß-  
wege gegen die Unternehmung geltend zu machen.

Hat die Unternehmung jedoch den Bestand der Last an-  
erkannt, so ist ihr die Leistung einer angemessenen Sicherheit  
für den durch die Entziehung des Eisenbahngrundstückes er-  
wachsenden Schaden aufzuerlegen, es sei denn, daß das Ver-  
urtheil erkennt, daß, ungeachtet dieser Entziehung für eine  
hinreichende die dem §. 1374 des allgemeinen bürgerlichen Ge-  
setzbuches entsprechende gesetzliche Sicherheit ungefährdet bleibt,  
daß, wenn es sich um ein anderes dingliches Recht handelt,  
die Sicherheit derselben eine Gefährdung offenbar nicht erleidet.

## c. Für nachträgliche Erwerbungen.

**§. 40.** Erwirbt eine Unternehmung neue Eisenbahngrundstücke in einem Bezirksgerichtsprengel, in welchem die Erhebungen zum Zwecke der Ermittlung der Eisenbahngrundstücke bereits beendet sind, so ist, sofern nicht die bürgerliche Zuschreibung der neu erworbenen Grundstücke auf Ansuchen der Unternehmung nach den Vorschriften der allgemeinen Grundbuchsgesetze zu erfolgen hat, nach den für die Ermittlung der Eisenbahngrundstücke einer noch nicht im Betriebe stehenden Bahnstrecke geltenden Bestimmungen vorzugehen.

## 1. Umwandlung der vorläufigen Einlage in eine definitive.

**§. 41.** Nachdem die Erhebungsacten von allen Bezirksgerichten eingelangt sind, werden die in beiden Abtheilungen des Bahnbestandsblattes und in der zweiten Abtheilung des Lastenblattes eingelegten Verzeichnisse der Richtung der Bahn entsprechend geordnet, die Einlage wird mit einem Uebersichtsblatte versehen, und die Bezeichnung derselben als einer vorläufigen durch die Bezeichnung als einer definitiven ersetzt.

Nach Beendigung des zur Richtigstellung des Lastenstandes eingeleiteten Verfahrens (§. 16) und nachdem die Eintragungen in der ersten Abtheilung des Lastenblattes, soweit es zur Uebersichtlichkeit erforderlich ist, durch Uebertragung auf neu einzulegende Blätter in eine der Rangordnung der Lasten entsprechende Reihenfolge gebracht wurden, wird die Einlage eingebunden.

## 1). Verlängerung von Fristen.

**§. 42.** Das Handelsministerium kann die in den §§. 19 und 35 für Gesuche um die Einleitung der Erhebungen zum Zwecke der Ermittlung der Eisenbahngrundstücke bestimmten Fristen verlängern, wenn dargethan wird, daß die Unternehmung dieselben aus Gründen, die nicht durch ihr Verschulden herbeigeführt sind, nicht einzuhalten vermag.

Die Verlängerung dieser Fristen kann in Ansehung derjenigen Bezirksgerichtsprengel, in welchen die Anlegung neuer Grundbücher bevorsteht, auch dann bewilligt werden, wenn es sich als zweckmäßig herausstellt, daß die Ermittlung der Eisenbahngrundstücke gleichzeitig mit den für die Anlegung der Grundbücher erforderlichen Erhebungen erst nach diesen Erhebungen vorgenommen werde.

E. Rechtsmittel.

43. Die gerichtlichen Verfügungen in dem Verfahren zwecks der Anlegung der Eisenbahnbücher können mittelst Rechtsmittels des Recurses angefochten werden.

Die Recursfrist beträgt vierzehn Tage.

Im übrigen sind die Bestimmungen über Recurse im Ver- außer Streitfachen in sinngemäße Anwendung zu bringen.

Veränderung der Einlage durch Bildung neuer bücherlicher Einheiten.

44. Die Vereinigung mehrerer bücherlicher Einheiten Zuschreibung derselben zu der in einer Einlage enthaltenen bücherlichen Einheit kann begehrt werden, wenn in Verschiedenheit der im Eigenthumsblatte und in der ersten Einlage des Lastenblattes enthaltenen Eintragungen ein solches Hinderniß der Vereinigung nicht besteht, oder dasselbe gleichzeitig mit der Vereinigung beseitigt werden soll.

Die Abschreibung eines Theiles einer bücherlichen Einheit bildenden Bahn, und die Eröffnung einer selbstständigen Einheit für denselben kann nur dann erfolgen, wenn die Vereinigung zu dieser Theilung in mehrere bücherliche Einheiten durch die Concession oder durch eine besondere Er- zugung des Handelsministeriums ertheilt worden ist. In neu eröffnete Einlage sind die auf die Rechte Dritter sich beziehenden Eintragungen zu übertragen.

Werden durch eine Zuschreibung oder Abschreibung die bestehenden Voraussetzungen für die Zuständigkeit des zur Anlegung des Eisenbahnbuches berufenen Gerichtshofes verändert, so ist die geänderte Einlage, beziehungsweise die neue Einlage nebst den sich auf die Einlage beziehenden Urkunden der Urkundensammlung und der übrigen Acten an den zuständigen gewordenen Gerichtshof zu senden, sofern die Uebertragung nicht mit Genehmigung des Handelsministeriums erfolgt, daß die Uebertragung der Eisenbahneinlage in ein anderes Eisenbahnbuch unterbleibe.

Die Uebertragung einer Eisenbahneinlage in ein anderes Eisenbahnbuch ist durch ein Edict kundzumachen, welches bei den betheiligten Gerichtshöfen anzuschlagen und durch eine öffentliche Einschaltung in die zu amtlichen Kundmachungen bestimmte Zeitung des Landes, beziehungsweise der Länder, die die in Frage stehenden Bahnstrecken berührt werden, bekanntbar ist.

**I. Löschung einer Eisenbahneinlage.**

**§. 45.** Wird die eine bücherliche Einheit bildende Bahn aufgelassen; so ist auf Ansuchen des der Unternehmung beigegebenen Regierungscommissärs diese Verfügung an der Spitze der Einlage auf eine in die Augen fallende Weise anzumerken.

Diese Anmerkung hat zur Folge, daß die Eintragung einer die ganze bücherliche Einheit betreffenden Last nicht mehr erwirkt werden kann.

Sobald die Löschung der im Eigenthumsblatte eingetragenen Beschränkungen, sowie der in der ersten Abtheilung des Lastenblattes eingetragenen Lasten erfolgt, ist die Einlage als erloschen zu bezeichnen. Gleichzeitig sind die Grundstücke, welche die bücherliche Einheit gebildet haben, sofern für diejenigen Katastralgemeinden, in denen diese Grundstücke gelegen sind, Grundbücher, beziehungsweise Versachbücher bestehen, von Amtswegen mit allen auf die einzelnen Grundstücke sich beziehenden Eintragungen und den dazu gehörigen Theilen der Urkundensammlung und der übrigen Acten in die der örtlichen Lage entsprechenden Grundbücher, beziehungsweise Versachbücher zu übertragen.

Die Löschung der Eisenbahneinlage, sowie die Uebertragung der Grundstücke in Grundbücher, beziehungsweise in Versachbücher, ist durch ein Edict kundzumachen, welches bei dem Gerichtshofe, in dessen Eisenbahnbuch die Eisenbahneinlage eingetragen war, sowie bei denjenigen Gerichten, denen nunmehr die Realgerichtsbarkeit über die einzelnen Grundstücke zusteht, anzuschlagen und durch einmalige Einschaltung in die für amtliche Kundmachungen bestimmte Zeitung des Landes, beziehungsweise der Länder, in welchen die erwähnten Gerichte ihren Sitz haben, zu verlautbaren ist.

## **II. Von den an einer Eisenbahn eingeräumten Hypothekarrechten und von der Sicherung der Rechte der Besitzer von Eisenbahn-Prioritätsobligationen.**

### **1. Beschränkte Wirkung des an einer Eisenbahn erworbenen Pfandrechtes.**

**§. 46.** Die bei Ermittlung der Eisenbahngrundstücke festgestellten, oder später mit Zustimmung der Staatsverwaltung eingeräumten, einen Gegenstand der zweiten Abtheilung des Lastenblattes bildenden Lasten und Rechte geben dem

Pfandrechte, welches an der in einer Eisenbahneinlage eingetragenen bürgerlichen Einheit erworben wurde, vor. Dieser Vorrang tritt auch dann ein, wenn die Eintragung der bezeichneten Lasten oder Rechte zur Zeit der Geltendmachung des Pfandrechtes noch nicht erfolgt war.

**§. 47.** Bei der Verwendung des Einkommens, welches durch eine gerichtliche oder im Verwaltungswege verhängte Sequestration erzielt wird, sowie bei der Vertheilung des durch eine im Concurse oder zum Zwecke der Execution vorgenommene Veräußerung gelösten Preises haben den in einer Eisenbahneinlage eingetragenen Hypothekarforderungen diejenigen Forderungen voranzugehen, welche durch die für den ordentlichen Betrieb der als Hypothek dienenden bürgerlichen Einheit erforderlichen Leistungen entstanden sind (Betriebsauslagen), oder welche solche Beträge zum Gegenstande haben, die aus Anlaß des gegenseitigen Verkehrs der öffentlichen Communicationsanstalten für eine andere Anstalt dieser Art eingehoben, aber an dieselbe noch nicht abgeführt wurden (Abrechnungsschuligkeiten).

Diesen Forderungen gebührt aber ein Vorrang nur insoweit, als dieselben nicht früher als ein Jahr vor der Sequestration, oder der zwangsweisen Versteigerung, beziehungsweise vor der Eröffnung des Concurses entstanden sind.

Der den Betriebsauslagen und den Abrechnungsschuligkeiten eingeräumte Vorrang gebührt auch den im §. 39 bezeichneten Forderungen, insoweit als dieselben nicht bereits sicher gestellt wurden.

Den in den vorstehenden Bestimmungen bezeichneten Forderungen kommt im Verhältnisse derselben zu einander der gleiche Rang zu.

## 2. Sicherung der Rechte der Besitzer von Eisenbahn-Prioritätsobligationen.

**§. 48.** Hat eine Eisenbahnunternehmung vor dem Beginne der Wirksamkeit dieses Gesetzes auf Inhaber lautende oder durch Indossament übertragbare Theilschuldverschreibungen ausgegeben und in denselben oder in einer besonderen Urkunde die Zusicherung ausgesprochen, daß der Stamm oder die Erträgnisse ihres gesamten Vermögens, oder doch ihres gesamten unbeweglichen Vermögens, oder einzelner bestimmter Immobilien für die Einlösung oder Verzinsung haften, oder daß die Erträgnisse, oder die vom Staate garantirten Beträge

zum Zwecke dieser Einlösung oder Verzinsung vorzugsweise verwendet werden sollen, so gebührt den Besitzern solcher Theilschuldverschreibungen (Eisenbahn-Prioritätsobligationen) das Pfandrecht hinsichtlich aller Immobilien, auf welche sich die ertheilte Zusicherung bezieht, und welche zur Zeit des Ansuchens um die bücherliche Eintragung des Pfandrechtes sich im Besitze der Unternehmung befinden; in Ansehung solcher Immobilien, auf welche das Pfandrecht im Wege der bücherlichen Eintragung wegen Mangels eines hierzu geeigneten Buches nicht erworben werden kann, ist die Zeit maßgebend, in welcher das Pfandrecht in anderer gesetzlicher Weise an den Immobilien erworben wird.

Die Rangordnung mehrerer, auf Grund dieser Bestimmung erworbener Pfandrechte richtet sich nach dem Zeitpunkte der ertheilten Zusicherung, sofern nicht zur Zeit des Entstehens der Schuld ein anderes Verhältniß der Rangordnung begründet wurde.

§. 49. In dem in §. 48 bezeichneten Falle hat die Unternehmung gleichzeitig mit dem Ansuchen um Errichtung einer vorläufigen Einlage die Eintragung des Pfandrechtes zur Sicherstellung der Rechte der Besitzer der ausgegebenen Eisenbahn-Prioritätsobligationen auf die den Gegenstand dieser Einlage bildende bücherliche Einheit anzufuchen, und zugleich die Bestätigung des der Unternehmung beigegebenen Regierungskommissärs beizubringen, daß das Gesuch sich auf alle von der Unternehmung ausgegebenen Eisenbahn-Prioritätsobligationen beziehe. Liegt ein solches Gesuch nicht vor, so kann die Eröffnung einer vorläufigen Einlage nur dann erfolgen, wenn eine Bestätigung des Regierungskommissärs beigebracht wird, daß von der Unternehmung keine Eisenbahn-Prioritätsobligationen ausgegeben wurden.

Bezieht sich die von der Unternehmung ertheilte Zusicherung auch auf andere Immobilien, so ist der Regierungskommissär befugt, der Unternehmung aufzutragen, die bücherliche Eintragung des Pfandrechtes auf diese Immobilien zur Sicherstellung der Rechte der Besitzer der Eisenbahn-Prioritätsobligationen binnen einer zu diesem Zwecke bestimmten Frist zu erwirken. Läßt die Unternehmung diesen Auftrag unerfüllt, so hat der Regierungskommissär zur Vertretung der Besitzer der Eisenbahn-Prioritätsobligationen die Bestellung eines gemeinsamen Curators zu veranlassen, welchem es obliegt, die

ag der bücherlichen Eintragung des Pfandrechtes Schritte zu unternehmen.

esuche um Eintragung des Pfandrechtes ist in eine Bestätigung des Regierungscommissärs über die Richtigkeit und Vollständigkeit der für die Eintragung gemachten Angaben und namentlich über die Höhe der noch bestehenden Schuld beizufügen.

Nach dem Beginne der Wirksamkeit dieses Gesetzes die Ausgabe von Eisenbahn-Prioritätsobligationen ohne die Einverleibung des Pfandrechtes auf die zur bestimmten, den Gegenstand einer Eisenbahneinlage dienliche Einheit erfolgen.

zur Sicherstellung der Eisenbahn-Prioritätsobligationen dieser bücherlichen Einheit andere unbewegliche Sachen, auf welche ein bücherliches Pfandrecht erhoben werden kann, so muß das Pfandrecht in Ansehung der Rangfolge in gleicher Weise vor Ausgabe der Eisenbahn-Prioritätsobligationen eingetragen werden.

Der einer Eisenbahnunternehmung beigegebene Regierungscommissär hat darüber zu wachen, daß nach den Bestimmungen der Ausgabe und Einlösung der in Frage stehenden Prioritätsobligationen geltenden Bestimmungen vorgegangen werde, und daß insbesondere die Anzahl der auszugebenden Prioritätsobligationen die in diesen Bestimmungen festgesetzte Grenze nicht überschreite.

Durch die Bestimmungen dieses Gesetzes über die Sicherung der Pfandrechte werden die übrigen Eisenbahnprioritätsbesitzer, und insbesondere ihre Rechte, die vom Staate garantirten Einkünfte nicht berührt.

### III. Schlußbestimmungen.

Ueberwachung der Unternehmungen.

Die Erfüllung der den Eisenbahnunternehmungen durch das Gesetz auferlegten Verpflichtungen ist durch die Regierungscommissäre zu überwachen.

Wenn ein Gericht war, daß eine Unternehmung in der Erfüllung ihrer Obliegenheiten säumig sei, so hat dasselbe den Regierungscommissär hiervon in Kenntniß zu setzen.

Unternehmungen, welche ihren Verpflichtungen nicht nachkommen, werden den ihnen durch die Gerichte oder die Ver-

waltungsbehörden erteilten Weisungen nicht nachkommen, können durch die Aufsichtsbehörde Geldbußen bis zum Betrage von zweitausend Gulden, vorbehaltlich derjenigen Zwangsmittel anderer Art verhängt werden, welche der Staatsverwaltung zum Zwecke der Ueberwachung der Eisenbahnunternehmungen gesetzlich eingeräumt sind.

## 2. Gebühren.

**§. 54.** Die aus Anlaß der Errichtung einer Eisenbahneinlage vorkommenden Amtshandlungen genießen Stempel- und Gebührenfreiheit.

Aus demselben Anlasse kommt allen Protokollen, Ausfertigungen, Eingaben und Beilagen die Stempel- und Gebührenfreiheit insofern zu, als sie nur zur Durchführung des in diesem Gesetze geregelten Verfahrens, mit Ausschluß der dem Rechtswege vorbehaltenen Verhandlungen bestimmt sind.

Die Eintragung des Pfandrechtes unterliegt außer dem obigen Falle auch dann der Eintragungsgebühr nicht, wenn dieselbe auf Grund einer vor dem Beginne der Wirksamkeit dieses Gesetzes urkundlich erteilten Zusicherung der Haftung des unbeweglichen Vermögens einer Eisenbahnunternehmung erfolgt.

Die im Falle des §. 45 durch das Gericht von Amtswegen verfügte Uebertragung der Eisenbahngrundstücke in andere öffentliche Bücher geschieht gebührenfrei; dasselbe gilt von der aus diesem Anlasse erfolgenden Uebertragung des Lastenstandes, wenn nicht zugleich eine Aenderung in der Person des Berechtigten eingetragen werden soll.

An dem Umfange der Gegenstände, deren Werth bei der Bemessung des Gebührenäquivalentes in Anschlag zu bringen ist, wird durch die Bestimmungen dieses Gesetzes nichts geändert.

## 3. Vollzugsbestimmung.

**§. 55.** Die Wirksamkeit dieses Gesetzes beginnt mit dem Tage seiner Kundmachung.

## 2. Verordnung des Justizministers vom 31. Mai 1874,

womit auf Grund des §. 55 des Gesetzes vom 19. Mai 1874, RGW. Nr. 70, im Einvernehmen mit den Ministern des Innern, des Handels und der Finanzen, Bestimmungen, betreffend die Anlegung und Führung von Eisenbahnbüchern, gegeben werden. (Siehe RGW. Nr. 87.)



# Sechster Abschnitt.

## Eisenbahnbetriebsordnung.

Kaiserliche Verordnung vom 16. November 1851,  
RGZ. Nr. 1 f. 1852.

Bei der dringenden Nothwendigkeit, den für das allgemeine Wohl so wichtigen Betrieb der Eisenbahnen auf angemessene Weise zu regeln, habe Ich nach Vernehmung Meines Ministerrathes und nach Anhörung Meines Reichsrathes, die geschlossene Eisenbahnbetriebsordnung zu genehmigen und eine Minister des Handels und des Innern, jeden in seinem Kreise, mit deren Vollziehung zu beauftragen befunden.

## Eisenbahnbetriebsordnung.

### I. Verpflichtungen der Eisenbahnbetriebsunternehmungen und ihrer Angestellten.

#### A. Allgemeine Vorschriften für den Bahnbetrieb.

##### a. Bewilligung zur Eröffnung der Bahn.

§. 1. Wenn der Bau einer neuen Eisenbahn oder einer Strecke derselben, sie mag eine Staatseisenbahn oder Privatbahn sein, zu deren Errichtung seinerzeit die Bewilligung erteilt wurde, sie mag von der Staatsverwaltung unmittelbar oder mittelst Privatpersonen betrieben werden, nach dem von den Behörden genehmigten Projecte vollendet ist, und

die Bahn oder deren Strecke dem Verkehre eröffnet werden will, so ist die besondere Bewilligung des Ministeriums für Handel, Gewerbe und öffentliche Bauten erforderlich.

#### **h. Bedingungen hiezu.**

**§. 2.** Zum Behufe der Erwirkung dieser Bewilligung muß bei Staatsbahnen von der hiezu berufenen Behörde, bei Privatbahnen von der Betriebsunternehmung ausgewiesen und durch eine eigene, zu diesem Zwecke abgesendete Commission, welcher auch ein Abgeordneter der Statthalterei, in deren Bereich die Eisenbahn oder Eisenbahnstrecke gehört, beiwohnt, constatirt werden, daß vermöge der Constructionsart der Bahn, und der Beschaffenheit und Menge der für den Bahnbetrieb vorhandenen Gegenstände, ein regelmäßiger, ungestörter und sicherer Betrieb mit vollem Grunde erwartet werden kann.

Insbesondere muß daher zu dem gedachten Behufe nachgewiesen sein:

- a) daß die Bahn, und die dazu gehörigen Gebäude, den dießfälligen Sicherheits- und Sanitätsgesetzen und Vorschriften entsprechend gebaut erscheinen;
- b) daß die Bahn mit den nöthigen Fahrbetriebsmitteln in gehöriger Beschaffenheit und Menge versehen sei;
- c) daß für die Erfordernisse zur Verhütung von Unglücksfällen die nöthige Vorsorge getroffen sei;
- d) daß die bei etwa eintretenden Unglücksfällen zur Unterstützung, Rettung und Abwendung größerer Gefahren dienlichen Mittel in hinreichender Menge und gehöriger Beschaffenheit vorhanden seien;
- e) daß die Bahn mit den zu einem geordneten Betriebe nöthigen gehörig qualificirten Angestellten (Beamten und Dienern) versehen sei und daß dieselben bereits die nöthigen Dienstvorschriften und Instructionen erhalten haben.

#### **c. Erhaltung der Bahn und der Betriebsmittel. Anstellung der Beamten und Diener.**

**§. 3.** Jede Bahn oder Bahnstrecke, für welche die Bewilligung zum Betriebe ertheilt worden ist\*), muß stets

\* Von nun ab hat jede den Betrieb einer eigenen oder für Bahnlinie führende Verwaltung sofort nach stattgehabter Eröffnung

ihren Zustand erhalten werden; so daß sie größten im §. 6 erwähnten Geschwindigkeit ohne fahren werden kann; die entstehenden Mängel und sowie die dem ungestörten Betriebe entgegenstehenden müssen daher so schnell als möglich beseitigt werden. Es müssen die zur Bahn gehörigen Gebäude, die dazugehörigen entsprechenden Magazinslocalitäten, Geräth- und Herstellungen, die Fahrmittel (mit der zur Voll- oder festgesetzten Fahrten nöthigen Anzahl), dann über- , im §. 2 erwähnten sonstigen Erfordernisse, stets in Ordnung, zur Benützung geeigneten und die volle Sicherheit des Betriebes verbürgenden Zustand erhalten werden. Es muß das Betriebspersonale stets in gehöriger Anzahl vorhanden, mit den erforderlichen Eigenschaften versehen mit den Dienstvorschriften und Instructionen versehen gehalten werden, und müssen demselben alle Mittel und Befugnisse dergestalt zur Verfügung gestellt sein, daß die Leitung und die Erfüllung der diesem Personale obliegenden Verpflichtungen mit der gehörigen Ordnung, Regel- und Sicherheit stattfinden kann.

Die Bahnlinie oder Strecke einen Bericht an die Generalinspektion der österreichischen Eisenbahnen zu erstatten, der die nachstehenden Angaben enthalten hat:

1. Constatirung, daß die in Frage stehende Bahn an dem für die Eröffnung in Aussicht genommenen Tage auch thatsächlich dem öffentlichen Verkehr übergeben worden ist. Hierbei wird bemerkt, daß, im Falle als die Eröffnung für den öffentlichen Verkehr eine feierliche Eröffnungsfahrt annehmen sollte, nicht die letztere, sondern die Eröffnung für den öffentlichen Verkehr als der maßgebende Zeitpunkt zu betrachten sein wird. 2. Angabe, ob die betreffende Bahnlinie sowohl für den Personen- als auch für den Güterverkehr als auch für den Frachtenverkehr für einen oder den anderen dieser beiden Verkehre, bezw. für den Frachtenverkehr etwa nur unter gewissen Beschränkungen eröffnet

3. Angabe, ob eine derartige Eröffnung nur für einzelne Transportzweige oder für den gesamten Verkehr haben, so ist über die Eröffnung für den Gesamtverkehr ein Bericht zu erstatten.

4. Aufzählung der gleichzeitig mit der betreffenden Bahnlinie in Betrieb gelangten Stationen in topographischer Reihenfolge unter Angabe der Befugnisse der einzelnen Stationen.

5. Zeichnung der Verwaltung, welche den Betrieb führt, falls dieser der Eigenthumsunternehmung besorgt wird, und Angabe des Verhältnisses in der Anschlussstation.

6. Im Berichte ist als Beleg der complete Originalstundenpaß des öffentlichen Verkehrs dienenden Zuges unter Zurückbehaltung der Urkunde für den eigenen Amtsgebrauch beizulegen. Derselbe wird der Generalinspektion der österreichischen Eisenbahnen in Aufbewahrung übergeben. (H.M. 13. März 1886, B. 3786.)

**d. Fahrordnung, Tarife und Aufnahmebedingungen.**

**§. 4.** Die Eisenbahnunternehmungen sind verpflichtet, folgende Bekanntmachungen zu erlassen:

1. Eine Fahrordnung, in welcher die Abfahrtsstunden und die gewöhnliche Ankunftszeit an den verschiedenen Stationen so genau als thunlich festzusetzen sind.

2. Einen Fahrpreistarif für Personen und Sachen.

3. Endlich die Bestimmungen über die Aufnahme der Personen, und die Vorschriften über die Reiseurkunden, mit welchen sie sich zu versehen haben, über das Verhalten der Reisenden vor, während und bei Beendigung der Fahrt; dann über die Auf- und Uebernahme der zur Beförderung geeigneten Sachen, und über die Urkunden, mit welchen sie begleitet sein müssen, über die Haftung für dieselben, und endlich über die Erfolgslassung und Uebergabe der beförderten Sachen. In den Bestimmungen über den Personen- und Sachenverkehr ist auch die Lieferzeit für die zur Beförderung übernommenen Güter festzusetzen.

Die Fahrordnung, die Fahrpreis- und Frachtentarife und die Bestimmungen über den Personen- und Sachenverkehr sind überdieß in allen Bahnhöfen und auf allen Aufnahme-Stationen zur allgemeinen Einsicht anzuheften.

Der Bestimmung des letzten Alinea zum §. 4 der Eisenbahnbetriebsordnung vom 16. November 1851, nach welcher außer der Fahrordnung und den Fahrpreistabellen für Personen auch die Frachtentarife, und die Bestimmungen über den Personen- und Sachenverkehr, also das ganze Betriebsreglement, in allen Bahnhöfen und auf allen Aufnahme-Stationen zur allgemeinen Einsicht anzuheften sind, ist künftighin in der Art zu entsprechen, daß diese Behelfe in einem stets zugänglichen Bureau jedes Stationsplatzes zur Einsicht des Publikums bereit zu liegen haben, worauf dasselbe durch Affichen in den Wartesälen, Vestibülen etc. aufmerksam zu machen ist. Die Vorschriften über die Affichirung der Fahrordnungen sowie der Fahrpreistabellen für Personen werden hiedurch nicht abgeändert. (S.M. 26. Oct. 1873, S. 30591.)

**§. 5.** Die Fahrordnung, Fahrpreis- und Frachtentarife, sowie die Bestimmungen über den Personen- und Sachenverkehr sind während der Zeit, für welche sie erlassen worden, sorgfältig zu beobachten, insbesondere sind die festgesetzten Abfahrtsstunden und die Fahrzeit, wenn nicht unvorhergesehene und nicht zu beseitigende Anstände daran hindern, genau einzuhalten; endlich ist die für die Beförderung der Güter festgesetzte Lieferzeit, insoferne nicht unvorhergesehene und unabwendbare Hindernisse eingetreten sind, pünktlich zu beobachten. Die aufgenommenen Gegenstände sind in der Ordnung, wie

aufgegeben werden, ohne Bevorzugung einer Partei auch nicht zu befördern.

Nach einer Anzeige der Generalinspektion der österreichischen Eisenbahnen wird auf mehreren österreichischen Eisenbahnlinien gestattet, Lastzüge unter gewissen Vorichten auch vor der fahrplanmäßigen Abfahrtszeit in den Stationen abzulassen.

**§. 6.** In Bezug auf die Beförderungszeit darf keine größere Fahrgewindigkeit stattfinden, als eine solche, mittelst welcher Züge, die zur Beförderung von Personen dienen, eine Gezlänge von sieben Meilen (die Meile zu viertausend hundert Klafter gerechnet), und die Züge, mit welchen bloß Güter befördert werden sollen, eine Wegezlänge von fünf Meilen in der Stunde zurücklegen.

Dieses höchste Ausmaß der Geschwindigkeit ist jedoch zu ringern, wenn es überhaupt die Verhältnisse der Bahn einer Bahnstrecke nothwendig machen, oder wenn insbesondere die bei einzelnen Fahrten sich ergebenden Ereignisse eine Mäßigung gebieten (§. 33).

Die Fälle, in welchen die Geschwindigkeit zu mäßigen ist, sind dem Betriebspersonale in den Dienstvorschriften anzuzeichnen.

Die Staatsverwaltung behält sich übrigens vor, Aenderungen in Betreff dieser Anordnung über die größte Fahrgewindigkeit (und zwar entweder im Allgemeinen oder hinsichtlich einer besonderen Bahn) eintreten zu lassen, wenn eine solche Aenderung mit Rücksicht auf die gemachten Erfahrungen, die Fortschritte in der Construction des Oberbaues und im Maschinenwesen, und die Beschaffenheit gewisser Locomotiven sich als rathlich und wünschenswerth darstellen sollte.

**§. 7.** Aenderungen der Fahrordnungen und der Preise, sowie Aenderungen in den Bestimmungen über den Personen- und Sachenverkehr sind vierzehn Tage vorher, als sie in Wirksamkeit zu treten haben, zur öffentlichen Kenntniß zu bringen.

Auch die, durch unvorhergesehene Ereignisse etwa für eine Zeit nothwendige, gänzliche oder theilweise Sperrung der Bahn ist öffentlich kundzumachen.

**Verordnungen für die Vorlage, amtliche Behandlung und Kundmachung der Fahrordnungen.**

Der geehrten Verwaltung wird in der Anlage Ein Exemplar der Verordnung des Handelsministers vom 1. April 1884, Z. 619, zur Kenntniß. *Slg. XVII. Eisenbahngesetz.*

nifnahme und Darnachachtung mit dem Beifügen übermittelt, daß im Falle die Vorlage der Drucksorten an das Reichskriegsministerium und an den Chef des Generalstabes (vgl. sub VIII lit. c der Verordnung) seitens einer Bahnverwaltung nicht rechtzeitig erfolgen sollte, darauf bestanden werden müßte, daß von dieser Verwaltung künftig dem Chef des Generalstabes schon anläßlich der Einholung der Genehmigung des Fahrplanes die graphische Darstellung sofort in doppelter Ausfertigung überreicht werde, wovon das eine Exemplar dieser Darstellung zur weiteren Gebrauchsnahme zurückbehalten wird.

Weiters werden die Bahnverwaltungen über Anregung des Reichskriegsministeriums eingeladen, schon bei Feststellung der Anschlüsse der Personenzüge sich gegenseitig über die Höhe der militärischen Benützung dieser Züge zu informiren, um schon bei dem Entwurfe des Tableaus, Beilage II, die Relationen gleichartiger Belastung in verschiedenen Verkehrsrichtungen berücksichtigen zu können. — Dieß wird namentlich dort nothwendig sein, wo die, wegen ihres niederen Charakters stärker zu belastenden Züge von Zweiglinien (Zweigbahnen) an Züge höherer Kategorie der Hauptlinien (Hauptbahnen), welche nur eine geringe Belastung zulassen, anschließen.

Hücksichtlich der Tabelle über die militärische Benützbarkeit der Züge hat das Reichskriegsministerium dem Wunsche Ausdruck verliehen, daß kleinere Pferdebetransporte auf Bahnen, welche nicht reine Güterzüge führen, mit den Personen befördernden Zügen nach dem Güterzugstarife transportirt werden mögen.

Die Bahnverwaltungen werden sohin aufgefordert, auch hierüber das Einvernehmen zu pflegen, bezw. über den in dieser Richtung, sowie über die Ersichtlichmachung der Zugsanschlüsse in den Plakaten (vid. sub VII, A, a, 3 der Verordnung) gefaßten Beschluß anher zu berichten. (S. 1. April 1884, B. 619, C. 1884 : 43.)

## **Verordnung des Handelsministers vom 1. April 1884, B. 619, über die Vorlage, die amtliche Behandlung und die Kundmachung der Fahrordnungen für**

Eisenbahnen mit normalem Betriebe

Localbahnen

### **I.**

Die amtliche Behandlung neuer, sowie der Aenderungen bestehender Fahrordnungen, ist der Generalinspektion der österreichischen Eisenbahnen als ersten Instanz vorbehalten und sind die bezüglichen Vorlagen unmittelbar an dieselbe zu leiten.

Fahrordnungen für Separatzüge, welche aus besonderen Anlässen, oder über Verlangen der Parteien eingeleitet werden, bedürfen keiner amtlichen Behandlung.

Die Generalinspektion der österreichischen Eisenbahnen befaßt sich in der Regel nicht mit der ziffermäßigen Prüfung der Jahreintheilung jedes einzelnen Zuges. Für die richtige Construction des Fahrplanes (Kreuzungen, Intervalle bei nachfahrenden Zügen u. dgl.) ist die Bahnverwaltung allein verantwortlich.

Recurse gegen die Entscheidungen der Generalinspektion der österreichischen Eisenbahnen sind im Wege der letzteren an das Handelsministerium zu richten.

men mit normalem Betriebe

Localbahnen.

Vorlage der ersten Fahrordnungsentwürfe.

II.

von den ersten Fahrordnungsentwürfen, welche die Bahnverwaltungen im Sinne des bei der ersten Fahrplanconferenz vom 12. Jänner 1852 gefaßten Beschlusses unter einander auszuweisen sollen, sind außer an die Hauptbahnen auch, und zwar zu gleicher Zeit wie an diese, je ein Exemplar dem Postcours- und der Generalinspektion der österreichischen Eisenbahnen, je ein Exemplar den Post-Telegraphendirectionen, in deren Bereich die Bahn liegt, einzusenden.

Vorlage der endgiltigen Fahrordnungsentwürfe.

III.

Die durch §. 66 der Eisenbahnbetriebsordnung vom 16. November 1851, RGW. Nr. 1 ex 1852, beschriebene Vorlage der endgiltigen Fahrordnungsentwürfe wenigstens Einen Monat, jedoch umfassende Aenderungen beantragt werden, oder die Aenderung auch eine Fortsetzung der Fahrordnung der Nachbarbahn erheischt, dann es sich um den Fahrplan neu zu eröffnenden Eisenbahnen handelt, mindestens sechs Wochen, dieselben in Wirksamkeit zu setzen, an die Generalinspektion der österreichischen Eisenbahnen zu erfolgen.

Die durch §. 66 der Eisenbahnbetriebsordnung vom 16. November 1851, RGW. Nr. 1 ex 1852, beschriebene Vorlage der endgiltigen Fahrordnungsentwürfe hat wenigstens Einen Monat, bevor dieselben in Wirksamkeit treten sollen, an die Generalinspektion der österreichischen Eisenbahnen zu erfolgen.

Nachdem die Veröffentlichung eines neuen Fahrplanes erst nach der Genehmigung zulässig ist, so ist im Falle schwieriger Verhältnisse betreffende Vorlage noch vor dem oben bezeichneten Termine zu überreichen, da sonst der ins Auge gefaßte Einführungstermin nöthigenfalls verschieben werden müßte.

Wird übrigens durch eine beabsichtigte Fahrordnungsänderung der der Post befördernden Züge wesentlich alterirt, so erscheint es von Interesse einer raschen und anstandslosen Erledigung eventuell behufs Vermeidung einer Hinausschiebung des Einführungstermines geboten, noch vor Ueberreichung der betreffenden Eingaben an die Generalinspektion der österreichischen Eisenbahnen sich mit dem Postcoursbureau im kurzen über die Zulässigkeit der geplanten Aenderungen in das Einvernehmen zu setzen.

**Eisenbahnen mit normalem Betriebe****Localbahnen**

Handelt es sich lediglich um die Einlegung neuer Localzüge oder um die Einleitung im Fahrplane bereits vorgesehener Züge, so hat die Anzeige an die Generalinspektion der österreichischen Eisenbahnen und an das Postcoursbureau mindestens 8 Tage, bei Auflassung bestehender Züge ohne sonstige Alterirung des Fahrplanes, falls diese Züge zur Postbeförderung benützt werden, Einen Monat und sonst drei Wochen, bevor diese Maßnahme in Wirksamkeit treten soll, zu geschehen.

**IV.**

In dem Einbegleitungsberichte sind die beantragten Aenderungen sowohl mit Beziehung auf den Fahrplan der unmittelbar vorangehenden Periode, als auch auf den der analogen Periode des Vorjahres gehörig zu motiviren und der Zeitpunkt der beabsichtigten Activirung anzugeben.

Von diesem Einbegleitungsberichte ist gleichzeitig eine Copie (allenfalls auch nur auf der Copirpresse erzeugt) vorzulegen.

Als Grundsatz hat zu gelten, daß Fahrordnungsänderungen nur mit dem 1. oder dem 15. eines Monats in Wirksamkeit zu setzen sind, und können Abweichungen hievon nur in Ausnahmefällen zugelassen werden.

In allen Fällen, in welchen neue oder modificirte Fahrpläne zu dem hiefür bestimmten Zeitpunkte nicht zur Durchführung gelangen, sind das Postcoursbureau und die Generalinspektion der österreichischen Eisenbahnen hievon unter gleichzeitiger Bekanntgabe des neuen Activierungstermines rechtzeitig in Kenntniß zu setzen.

**V.**

Die vorzulegenden Fahrordnungsentwürfe haben Nachstehendes zu enthalten:

a) Eine graphische Darstellung der Fahrordnung nach einem durch die Generalinspektion der österreichischen Eisenbahnen zu genehmigenden, gemeinsamen Formulare in einfacher Ausfertigung.

b) Die Detailfahreintheilung der einzelnen Züge nach dem gemäß der Bestimmungen im Punkte 33 der Grundzüge der Vorschriften für den Verkehrsdienst auf Eisenbahnen mit normalem Betriebe (sub 1-14) aufgestellten Schema, Beilage I, wie selbe auch in das Fahrordnungsbuch aufzunehmen ist.

b) Die Detailfahreintheilung der einzelnen Züge nach dem gemäß der Bestimmungen im Punkte 34 der Grundzüge der Vorschriften für den Betrieb auf Localbahnen (sub 1-13) aufgestellten Schema, Beilage I. Beilage I.

Diese Detailfahreintheilung ist in einfacher Ausfertigung vorzulegen, wenn sich das Fahrplanproject auf eine bereits im Betriebe stehende Bahn bezieht. Handelt es sich dagegen um eine neu zu eröffnende Bahnlinie, so ist diese Fahreintheilung in doppelter Ausfertigung vorzulegen, jedoch kann in einem Exemplare die Einstellung der Fahrzeiten von Station zu Station, der kürzesten Fahrzeiten und der Züge, mit denen der fragliche Zug in einer Station oder bei doppelgleisiger Bahn auf der Strecke zusammentrifft, entfallen.

c) Die zur Aufnahme in die Fahrordnungsbücher vorgeschriebenen, in dem Punkte 33 der bezogenen Grundzüge sub 15

c) Die in dem Punkte 34 der bezogenen Grundzüge sub 14-17 angegebenen Tabellen nebst einer Uebersicht über die Rangordnung



Normalen Betriebe	Localbahnen
<p>ebenen Tabellen berücksichtigt über die der Züge, in fertigung.</p>	<p>der Züge, in einfacher Ausfertigung.</p>
<p>über die Gewichtsanfänge für Personen und Sachen ist Circular der Generalinspektion der österreichischen 9. März 1880, Z. 1300/II (Centralblatt Nr. 34 ex 1880) die militärische Benützbarkeit der Züge nach dem Formu- abzufassen. Beilage II.</p>	
<p>( vorher einzu- nmungserklärung s Generalstabes, ise die Bestätigung n Darstellung und er die militärische der Züge durch</p>	<p>d) Die Tabelle über die militärische Benützbarkeit der Züge, welche mit dem Chef des Generalstabes zu vereinbaren, und nach er- folgter einmaliger Vorlage, nur dann neuerlich beizuschließen ist, wenn auf Grund einer Aenderung in der Leistungsfähigkeit eine neue Vereinbarung getroffen wer- den mußte.</p>
<p>igen der inlän- hlußbahnen mit etriebe über die Anschlüsse.</p>	<p>e) Die Einverständniserklärung der Nachbarbahn in jenen Fällen, in welchen die Ein- oder Ausfahrt der Localbahnzüge in, beziehungs- weise aus einem Bahnhofe der ersteren stattfindet, und deren Zustimmung zur Localbahnfahr- ordnung vertragsmäßig bedungen ist.</p>
<p>106 der Grund- schriften für den auf Eisenbahnen Betriebe in die bücher aufzuneh- immungen über einzelnen Strecken ite Fahrgehwini- erschiedenen Züge selbenentsprechen- Fahrzeiten, so- as Ausmaß des ns über mangel- llen, dann, falls ve nicht an der iges oder in der ing fährt.</p>	
<p>e der kürzesten von Station zu uell nach Strecken, der ausnahms- ndung von Loco- sche ihrer Con- h nur für mit schwindigkeit ver- e bestimmt sind, rung von Gil- Personenzügen. orlagen für die Winterfahrpläne, e graphische Dar- hrplanes für die</p>	

Eisenbahnen mit normalem Betriebe	Localba
<p>gleiche Zeitperiode des Vorjahres, in welchem die projectirten Aenderungen der Züge für Personenbeförderung, sowie der Anschlüsse unter Bezeichnung der Anschlusszüge mit Pfeilen und Angabe ihrer Nummer, sowie der Zeit ihrer Ankunft und Abfahrt, in rother Farbe ersichtlich zu machen sind</p>	

## VI.

Die sub III—V gegebenen Vorschriften sind unter allen Umständen für die Vorlage des Entwurfes der Fahrordnung der Personen führenden Züge, dann der in der Tabelle über die militärische Benützbarkeit enthaltenen

bahnen vorzulegen.

## Beröffentlichung

## VII.

Die Veröffentlichung der Fahrordnungen erfolgt:

## A. Durch Affixirung.

a) Die zur Affixirung bestimmten Fahrplanplacate haben „Fahrplan“ zu tragen und mindestens nachstehend halten:

1. Firma der Bahnunternehmung.
2. Zeitpunkt der Activirung.
3. Die Fahrordnungen sämtlicher Personen beförderung, Angabe der Ankunfts- und Abfahrtszeiten bei g sondere bei Abzweigstationen, bezüglich der Abfahrtszeiten, dann der Entfernung der Stationen punkte des Zuges in Tarifkilometer. Die Nachtzeit von 6 Uhr Abends bis incl. 6 Uhr 59 Minuten Unterstreichung der Minutenziffern kenntlich zu machen bezüglich eine Bemerkung in das Placat aufzunehmen

\*) 1. Die Facultatbaufenthalte der Personen beförderung Stationen oder Haltestellen ohne Beschränkung zu Aus- und Einsteigen der Reisenden sind durch ein

mit normalem Betriebe

Localbahnen

Die Ersichtlichmachung der Anschlüsse in den Abzweige- und Endstationen ist bezüglich aller Bahnen nach einheitlichen Principien durchzuführen und haben sich die Bahnverwaltungen hierüber zu einigen. Bei jedem Zuge sind dessen Gattung, dann die Wagenklassen, welche er selbst führt, anzugeben.

Stationen mit Bahnhofrestaurationen sind kenntlich zu machen.

Züge, die nur an Sonn- und Feiertagen verkehren, sind, gleichwie die darauf bezugnehmende Angabe mit rothem Drucke zu stellen, dagegen sind solche Züge, welche nur an bestimmten Tagen oder zu bestimmten Zeiten verkehren, durch eine Bemerkung in der Zugscolonne kenntlich zu machen.

Züge, die nur an bestimmten Tagen oder zu bestimmten Zeitperioden verkehren, sind durch eine Bemerkung in der Zugscolonne selbst kenntlich zu machen.

Notizen über die den angegebenen Verkehrszeiten zu Grunde liegende Zeit (Prager Zeit, Budapestter Zeit), über den directen Verkehr ohne Wagenwechsel und die Führung von Schlafwagen.

Jedes Fahrplanplacat, welches den Gesamtfahrplan der Linien der Bahnengesellschaft enthält, ist mit einer deutlichen Situationskarte des eigenen Bahnnetzes zu versehen.

Den Bahnverwaltungen bleibt es überlassen, für Strecken, mit entwickelterem Localverkehre besondere Placate für den Localpersonenzugsfahrplan auszugeben.

Die Afficirung der Fahrplanplacate hat rechtzeitig in sämtlichen Bahnhöfen der eigenen Bahn, sowie nach Erforderniß in den von derselben berührten Ortschaften zu erfolgen. Befinden sich in einem Orte die Bahnhöfe mehrerer Bahnen, so sind in jedem derselben die Fahrpläne sämtlicher in diesem Orte einmündenden Bahnen zu afficiren.

2. die Facultativaufenthalte in Stationen oder Haltestellen nur zum Aussteigen von Reisenden durch den Buchstaben . . . a und

3. die Facultativaufenthalte in Stationen oder Haltestellen nur zum Einsteigen von Reisenden durch den Buchstaben . . . o zu bezeichnen und mit diesen Zeichen die Verkehrszeiten des Zuges in den betreffenden Stationen und Haltestellen beizusetzen.

Vorstehende Zeiten sind sowohl in den Detailfahreintheilungen, beziehungsweise Dienstfahrordnungsbüchern, als auch in den für das Publikum bestimmten Fahrplänen und Coursbüchern ersichtlich zu machen.

Weiters wird bestimmt, daß

4. jene Aufenthalte, welche ausschließlich für Betriebszwecke festgesetzt und demnach in den für das Publikum bestimmten Fahrplänen nicht ersichtlich gemacht werden, in den Detailfahreintheilungen, beziehungsweise Dienstfahrordnungsbüchern durch ein stehendes Kreuz . . . + zu bezeichnen. (S. 22. 5. April 1887, J. 5088.)

In den Stationen der Anschlußbahnen hat die Aufsichtung insoweit stattzufinden, als es bei eingehender Erwägung der Verkehrsverhältnisse für das Publikum wünschenswerth erscheint.

Die Bahnverwaltungen sind verpflichtet, auf den eigenen Stationen für die rechtzeitige Richtigstellung, eventuell Erneuerung der Placate, sowie die gänzliche Entfernung veralteter sowohl bezüglich der eigenen als auch der fremden Bahnen, endlich für die Publicirung eventueller Uebergangsbestimmungen von einer alten zu einer neuen Fahrordnung Sorge zu tragen. (S.M. 24. März 1886, S. 9472, G.B. 40.)

### B. Durch das officiële Coursbuch des Handelsministeriums.

Das im Postcoursbureau des Handelsministeriums redigirte Coursbuch, enthaltend die Eisenbahn-, Dampfschiff-, Kalle-, Personen- und Eilpostcourse in Oesterreich-Ungarn, ferner die Fahrpläne der ausländischen Anschlußbahnen und die Reiserouten nach den vorzüglichsten Orten des In- und Auslandes, erscheint zehnmal im Jahre, und zwar jeweilig für jene Monate, in welchem eine neue Auflage nothwendig ist; in wichtigen Fällen werden in der Zwischenzeit Nachträge mittelst Einlagen publicirt.

Dem Postcoursbureau ist jedwede auf den Personenverkehr Bezug habende Aenderung, auf Grund deren auch eine Aenderung oder Ergänzung der Angaben des Coursbuches über locale und directe Personentaxe, bestehende Fahrpreismäßigungen, Tour- und Retourarten u. platzzugreifen hätte, sofort, nachdem diese Aenderung definitiv beschloffen, beziehungsweise genehmigt ist, und jedenfalls eine angemessene Zeit vor dem Inlebentreten derselben, unter Zusendung der betreffenden Tarife Kundmachungen u. bekanntzugeben.

Behufs genauer Revision beziehungsweise Evidenzhaltung der nachbezeichneten, im officiellen Coursbuche enthaltenen Daten, wird den Verwaltungen bei jedesmaligem Erscheinen seitens des genannten Bureau ein Exemplar dieses Amtsbehelfes zur Verfügung gestellt.

Die zu revidirenden Daten betreffen:

1. Adresse der Bahnverwaltungen.
2. Normaleinheitssätze der Fahrpreise.
3. Fahrpreise für Tour-, Tour- und Retour-, sowie directe Karten u. (welche inclusive Stämpelgebühr und des eventuellen Agiozuschlages zu verstehen sind).
4. Kilometrische Entfernungen (Betriebs- und Tarifkilometer).
5. Fahrzeiten.
6. Lage der Stationsgebäude, ob links oder rechts in der Richtung des Zuges. (Die nach der Richtung der Fahrt links gelegenen Stationen werden durch einen schwarzen Punkt bezeichnet.)
7. Bezeichnung der Stationen, in welchen das Mittagessen eingenommen, oder bestellt werden kann. (Die betreffenden Stationen werden durch ein  $\times$  ersichtlich gemacht.)
8. Bezeichnung der Stationen, in welchen sich Passagierzimmer oder eine eingerichtete Toilette befinden. (Die betreffenden Stationen werden durch ein Z, beziehungsweise durch ein T ersichtlich gemacht.)
9. Entfernung der Stationen von dem gleichnamigen Orte, soferne dieselbe mehr als 1 km ( $\frac{1}{4}$  Wegstunde) beträgt; endlich
10. Regelmäßige Fahrgelegenheiten von den Bahnhöfen nach den gleichnamigen Ortschaften.

Sollten Irrthümer aufgefunden werden, oder ergeben sich im Laufe eines Monats Aenderungen, so sind dieselben in das letzt eingesehene Exemplar handschriftlich einzutragen; das solcherweise richtig gestellte Exemplar des Coursbuches ist aber sodann dem mehrgenannten Bureau ungesäumt zurückzustellen.

C. Durch das officielle Coursebuch der Eisenbahnverwaltungen.

Das jeweilige offizielle Coursebuch der Eisenbahnverwaltungen hat in jeder wichtigeren und in jenen Eisenbahnstationen, wo sich das Bedürfnis darnach fühlbar macht, in einem Exemplare zur allgemeinen Einsicht aufzuliegen, und ist das Publikum durch ein an einem geeigneten Orte dieser Stationen anzuhängendes, allgemeines Placat darauf aufmerksam zu machen.

Außerdem muß dem Publikum die Möglichkeit geboten werden, dieses Coursebuch in jeder Station um den auf dasselbe aufgedruckten Preis beziehen zu können.

D. Durch Annoncierung, eventuell Inserirung in den Zeitungen.

Die in Gemäßheit des §. 4 der Eisenbahnbetriebsordnung vom 16. November 1851, RGB. Nr. 1 ex 1852 und unter Einhaltung des im §. 7 derselben für die Kundmachung von Fahrordnungsänderungen vorgeschriebenen 14tägigen Termines, vorzunehmende Veröffentlichung, ist, wenn sie nicht rechtzeitig durch Placatirung in den Stationen erfolgt, durch eine entsprechende Annoncierung in den betreffenden öffentlichen Blättern zu bewerkstelligen.

Die Einlegung neuer Localzüge und die Einleitung im Fahrplane bereits vorgesehener Züge wird nicht als Fahrordnungsänderung betrachtet.

Die den Zeitungen etwa zur Inserirung übergebenen Fahrpläne sind best, und zwar wenn möglich schon im Vorstufenabzuge einer Revision zu unterziehen und ist für die Beseitigung vorgefundener Mängel, sowie auch dafür Sorge zu tragen, daß nicht bereits ungültig gewordene Fahrpläne veröffentlicht werden.

Vorlage der Drucksorten.

VIII.

Die Drucksorten, wie: Fahrplacate, Fahrordnungsbücher, graphische Darstellungen, sowie die dazu gehörigen Texturen und Nachträge sind in nachstehender Vertheilung und zwar abgefordert und mindestens gleichzeitig mit der Publication (vergl. sub VII A) einzusenden:

- a) An das Handels- und Gewerbe-Ministerium, an das Coursebuch mit
- b) An die General-Verwaltungsbücher, davon
- a und b Die Bemerkungen, Inspectoren, letztere

- c) An das Reichs-Ministerium, an die Corpscommanden (Militärcommando in Para), in deren Bereich sich sowohl die betreffende Bahn oder die Anschlußbahnen befinden, die Placate, Fahrordnungsbücher mit Anhang und graphischen Darstellungen, in je 2 Exemplaren. An dieselben Behörden und in derselben Anzahl, insbesondere auch die auf die Beförderung von explosiblen und feuergefährlichen Gegenständen Bezug nehmenden Placate, Circularen etc. (Zenen Corpscommanden, welche speciell darum ansuchen, ist auch seitens solcher Bahnen, welche nicht in deren Bereich liegen, je ein Exemplar des Fahrordnungsbuches mit Anhang und der graphischen Darstellung zu übermitteln.)

## Eisenbahnen mit normalem Betriebe

## Localbahnen

ad a b und c (rücksichtlich des Reichskriegsministeriums und des Chef des Generalstabes). Bei Fahrordnungsänderungen von größerer Ausdehnung, welche die Einfügung mehrerer Texturen oder die Vornahme umfangreicherer handschriftlicher Correcturen erfordern, sind jedoch anstatt der Texturen eine gleiche Anzahl richtig gestellter Exemplare des Fahrordnungsbuches und der graphischen Darstellungen einzusenden.

d) An das Postcoursbureau im Handelsministerium: 4 Stück Placate, 2 Stück Fahrordnungsbücher ohne Anhang.

e) An die Post- und Telegraphendirectionen, in deren Bereich die Bahnlinsen liegen, je 3 Stück Placate, 1 Stück Fahrordnungsbuch ohne Anhang.\*)

f) An die auf den einzelnen Bahnlinsen bestehenden fahrenden Postämter je 2 Stück Placate, 2 Stück Fahrordnungsbücher ohne Anhang.

An die sub c (mit Ausnahme des Reichskriegsministeriums und des Chef des Generalstabes), d, e und f genannten Behörden und Dienststellen sind Texturen in der, der ursprünglichen Vorlage der Placate, Fahrordnungsbücher und graphischen Darstellungen entsprechenden Anzahl einzusenden.

g. Falls die Drucklegung von Fahrordnungsbüchern nicht geschieht, was jedoch nur rücksichtlich solcher Bahnen zulässig ist, auf welchen keine Zugkreuzungen vorkommen, ist die Zahl der vorzulegenden Placate zu verdoppeln und ist außerdem dem Reichskriegsministerium, dem Chef des Generalstabes, dem Landesvertheibigungsministerium und den betreffenden Corpscommanden (Militärcommando in Para) je Eine Tabelle über die militärische Benutzbarkeit der Züge gleichzeitig mit den Placaten zu übersenden.

## IX.

Für Eisenbahnen mit normalem Betriebe, welche in der Fahrteinteilung ihrer Züge ausschließlich auf die Anschlüsse an ihre Nachbarbahnen angewiesen sind, können mit Genehmigung des Handelsministeriums entsprechende, den Bestimmungen für Localbahnen analoge Erleichterungen zur Anwendung gelangen.

Für Dampfstramways und für Localbahnen, welche nach Bestimmung des Handelsministeriums denselben gleich zu halten sind, können Erleichterungen von den Bestimmungen der gegenwärtigen Verordnung, mit Ausnahme jener sub VIII, zugestanden werden.

\*) Von den Tableaux über die festgesetzten Zuwartezeiten der Züge mit Personenbeförderung in den Grenz- und Abzweigstationen im Falle der Verspätung der Anschlußzüge ist je Ein Exemplar gleichzeitig mit der vorgeschriebenen Uebermittlung der Fahrpläne auch an jene Post- und Telegraphendirectionen gelangen zu lassen, in deren Bereich die geschäftlichen Bahnlinsen liegen. (M. 29. Juli 1886, S. 25004, SS. 7.)



diese Verordnung treten die in der Beilage III aufgezählten außer Wirksamkeit.

zeige von der Wahl des von Herrn Rudolf von Waldbheim neuen Coursebuches „Der Conducteur“ zum officiellen Course-  
sterreichisch-ungarischen Eisenbahnverwaltungen und von dessen  
sämmlichen Stationen, sowie das zu diesem Zwecke verein-  
ment, habe ich mit Befriedigung zur Kenntniß genommen.  
Rätz 1874, S. 7044, G.B. 1874: 41.)

die Durchführung des in der Fahrplanconferenz zu Triest am  
r 1875 gefaßten Beschlusses, als Einführungstermin für den  
rplan den 15. Mai und für den Winterfahrplan den 15.  
ein für allemal festzusetzen, waltet kein Anstand ob. (G.M.  
.874, S. 10392, G.B. 1875: 44.)

amen häufig Fälle vor, daß auf den Rundmachungen über die  
neuer Tarife und über Abänderungen von Tarifen wohl der  
ht aber der Tag der Publicirung ersichtlich gemacht wird, so

inausgabe der nächsten Sommerfahrordnung sind die den Ver-  
läge betreffenden Zeitangaben in den zu publicirenden Fahr-  
st mehr wie mit Handelsministerialerlaß vom 2. April 1874,  
Punkt V, angeordnet worden war, nach der mittleren Ortszeit,  
ereinstimmend mit der für den Betriebsdienst geltenden oder  
den Zeitbestimmungen, für alle westlich von Krakau gelegenen  
(also auch für die Tiroler Bahnen) nach Prager Zeit und für  
von Krakau gelegenen Bahnlinien nach Budapestter Zeit, auf  
uen abgerundet zu geben

lebergangspunkt von der Prager zur Budapestter Zeit, deren  
bekanntlich achtzehn Minuten beträgt, werden folgende Stationen  
Krakau, Oberberg für die Kaschau-Oderberger Bahn, Marchegg,  
. L., Steinamanger für die Linie Neustadt-Kanisza der Süd-  
haft und für die ungarische Westbahn, Gyalathurn, Agram  
. Das Reichskriegsministerium hat jedoch an seine Zustimmung  
neuen Zeitbestimmung die Bedingung geknüpft, daß demselben  
dem Inlebenreten der auf die neue Zeitberechnung basirten  
hrpläne, auch die dieser Zeitberechnung angepaßten Kriegsfahr-  
in Druck gelegt, übermittelt werden.

rn daher durch die Aenderung der Zeitbestimmung für den  
n Fahrplan eine Umarbeitung der Kriegsfahrordnungen (Fall I  
: einzelne Bahnen oder Bahnstrecken nothwendig wird, ist dieselbe  
in Angriff zu nehmen und mit größter Beschleunigung an das  
sministerium in Vorlage zu bringen. (G.M. 21. Febr. 1876,  
B. 1876: 24.)

einer Bahnverwaltung wurde bei der Generalinspektion der  
den Eisenbahnen die Anfrage gestellt, nach welchem Grundlage  
ng der Fahrordnungen rücksichtlich der Einstellung der Züge  
e in den Ausgangs- und Endstationen vorzugehen sei. Hierauf

wurde dieser Bahnverwaltung eröffnet, daß dießfalls bei der Prüfung der Fahrordnungen grundsätzlich für jeden Zug ein Zeitintervall von 30 Minuten angenommen wird, welche Gepflogenheit sich auf die Voraussetzung gründet, daß das Zusammenstellen bezw. Auflösen eines Zuges 30 Minuten in Anspruch nimmt. Wenn daher eine Station als Ausgangspunkt eines Zuges und als Endpunkt eines zweiten Zuges erscheint, so wird, dem Vorerwähnten gemäß, rücksichtlich dieser beiden Züge die Zugbegegnung in der Rubrik „trifft den Zug“ stets ersichtlich gemacht, wenn das Zeitintervall zwischen der Ankunftszeit des einen und der Abfahrtszeit des andern bis zu einer Stunde beträgt. (GZ. 15. Mai 1876, Z. 6152, GZ. 1876 : 86.)

Bei Neueinführung oder Aenderung von Tarifen hat nicht nur die Ankündigung derselben mittelst Annonce in öffentlichen Blättern und durch Anschlag in den Stationen längstens vierzehn Tage früher als die neuen Tarife in Wirksamkeit zu treten haben, zu erfolgen, sondern sind zum gleichen Termine auch die bezüglichen Tarifbücher und Nachträge bei den betreffenden Stationen sowohl wie auch im Centrale der Verwaltung zur Einsicht und zum Bezuge durch das Publikum bereit zu halten, außerdem aber in der vorgeschriebenen Anzahl von Exemplaren der Generalinspektion der österreichischen Eisenbahnen vorzulegen. Letztere Behörde wird gleichzeitig angewiesen, den Gültigkeitstermin jedes Tarifes vom Tage dieser Vorlage ab streng zu bemessen und bei vorkommender Verspätung die Hinausschiebung desselben um die Zeit der Verzögerung anzuordnen. (SM. 6. Dec. 1876, Z. 31434, GZ. 1876 : 139.)

In Ergänzung des §. 7 der Eisenbahnbetriebsordnung vom 16. Nov. 1851, RM. Nr. 1 ex 1852, wird nachstehende Bestimmung getroffen:

Aenderungen der Eisenbahngütertarife, welche eine Erhöhung bestehender Frachtsätze (Transports- und Manipulationsgebühren für Eilgut und gewöhnliches Frachtgut) in sich schließen, sind sechs Wochen früher, als sie in Wirksamkeit zu treten haben, zur öffentlichen Kenntniß zu bringen.

Die vorstehende Bestimmung tritt mit dem Zeitpunkte ihrer Kundmachung in Kraft.

Der kgl. ungar. Communicationsminister, mit welchem ich dießfalls das Einvernehmen gepflogen habe, trifft unter Einem die gleiche Anordnung für die Eisenbahnen der Länder der ungarischen Krone. (SM. 16. Nov. 1885, RM. Nr. 162.)

**§. 8.** Die Eisenbahnunternehmungen sind verpflichtet, alle Personen, welche die Aufnahmebedingungen erfüllen, und alle unter den festgesetzten Bedingungen der Bahn übergebenen Sachen, soweit es die Betriebsmittel möglich machen, und nicht ganz unvorhergesehene und unabwendbare Störungen eintreten, auch zu gehöriger Zeit wirklich zu befördern.

**§. 9.** Bloß diejenigen Personen, welche sich im Zustande der Trunkenheit befinden, durch Verletzung des Anstandes den Mitreisenden ein Vergerniß geben, den durch Sicherheitsrücksichten gebotenen Anordnungen des Aufsichts- und Zugbegleitungspersonales sich nicht fügen wollen, oder welche mit auffallenden äußeren Merkmalen einer bedenklichen Krankheit behaftet sind, oder deren Zustand den Mitreisenden offenbar *beschwerlich* fallen muß, können von der Aufnahme und *beziehungsweise* von der weiteren Fahrt ausgeschlossen werden.



Doch bleibt es den Unternehmungen unbenommen, auch zulezt erwähnten zwei Classen von Individuen zu befördern, wenn die Beförderung in abgesonderten Räumen nöthigenfalls unter Aufsicht stattfindet.

§. 10. Unter welchen Modalitäten Sträflinge, oder Verhaft oder Gewahrsam genommene, oder unter polizeilicher Aufsicht gestellte Personen, sammt dem dieselben begleitenden Aufsichtspersonale auf Eisenbahnen befördert werden müssen, wird durch besondere gesetzliche Vorschriften bestimmt.\*)

§. 11. In jedem Bahnhofe und auf jeder Aufnahmestation sind in den Aufnahmestellen für Passagiere genügend paginirte, mit dem Siegel der Betriebsdirection auf durch die einzelnen Blätter durchgezogenen Bindsäden vertheilte Beschwerdebücher aufzulegen, in welchen von den Reisenden allfällige Beschwerden, unter Angabe des Namens, Standes und Wohnortes des Beschwerdeführers eingetragen werden können.

§. 12. Die Eisenbahnunternehmungen haben Vorseht zu treffen, daß zur Beförderung übernommene Güter während Transportes vor schädlichen Einflüssen gehörig verwahrt werden.

Feuerwerkskörper, Knallpräparate, Schießpulver und explosive Stoffe sind von der Beförderung mit Personen ausgeschlossen.

Auch Zündhütchen, Reib- und Zündhölzchen und andere leicht entzündliche Stoffe, dann Flüssigkeiten, durch Ausrinnen, oder überhaupt Sachen, die durch ihre Beschaffenheit anderen Gegenständen verderblich werden könnten, sind bloß mit Beobachtung der dießfalls vorgezeichneten Vorsichten und bloß ausnahmsweise mit Personen befördert werden. Außerdem ist die Beförderung solcher Gegenstände nur bloß mit den Lastzügen gestattet; sie sind mit einer genauen Erklärung abgesondert von anderen Gegenständen und mit eigenen Frachtbriefen aufzugeben, und es müssen bei deren Versendung überhaupt alle nöthigen Vorkehrungen angewendet werden.

§. 13. Geladene Gewehre dürfen in der Regel unter keinerlei Vorwande mitgenommen oder sonst auf der

---

\*) Schüblinge und deren Escorte werden auf den öster. Bahnen um für Militärtransporte bestehenden Tariffatz von 0.8 fl. per Person pro Kilometer befördert.

Bahn befördert werden. Die Conducteure sind befugt, die aufgegebenen oder mitgenommenen Gewehre zu untersuchen.

Bei der Beförderung von Militärpersonen, Gendarmen oder sonstigen Sicherheitsorganen, bei welcher die Mannschaft mit anderen Reisenden einen und denselben Wagen einnehmen muß, hat der Commandant derselben unmittelbar vor dem Einsteigen in Gegenwart eines Betriebsbeamten durch Einstoßen des Ladstodes in den Lauf die Ueberzeugung zu geben, daß die Gewehre ungeladen sind.

Bei größeren Militärtransporten aber, für welche eigene Trains, oder doch ganz abgesonderte Waggonn bestellt werden, ist auf eine Untersuchung, ob die Gewehre sich in geladenem oder ungeladenem Zustande befinden, von Seite der Betriebsorgane nicht zu dringen, und es muß lediglich der Anordnung der betreffenden Militärbehörde anheimgestellt bleiben in welchem Zustande sich die Gewehre solcher Transporte während der Fahrt auf der Eisenbahn befinden sollen.

#### c. Instructionen der Beamten und Diener.

**§. 14.** Diese Instructionen, mit denen die zur Besorgung des Bahnbetriebes anzustellenden Beamten und Diener (§. 3) versehen sein müssen, haben in jedem Bahnhofe und auf jeder Aufnahmestation zu jedermanns Einsicht bereit zu liegen.

**§. 15.** Die Angestellten einer Bahnunternehmung, welche mit dem Publikum verkehren, haben demselben stets mit Anstand und Bescheidenheit zu begegnen.

Sowohl jene, welche zur Bewachung der Bahn berufen sind, als auch die zum Verkehre mit dem Publikum Bestimmten, haben den Dienst jederzeit in der Dienstkleidung oder mit einem besonderen Abzeichen versehen, zu verrichten

#### f. Betriebsstörungen und Unglücksfälle.

**§. 16.** Wenn durch Elementarereignisse oder sonst außerordentliche Vorkommnisse die Regelmäßigkeit des Verkehrs gestört, oder der Verkehr gänzlich unterbrochen zu haben die Betriebsdirectionen dafür zu sorgen, daß mit zulässigster Beschleunigung die gehörigen Mittel ergriffen und die entsprechenden Anstalten getroffen werden, welche geeignet sind, die Ursache der Störung oder Unterbrechung beseitigen, und die möglichste Abkürzung der Störung Unterbrechung zu erzielen.

Sind bei derlei Vorkommenheiten die Umstände von der Art, daß die Beförderung der Post und der Reisenden streckenweise auf der Bahn nicht ausführbar ist, so haben die Betriebsdirectionen nach Thunlichkeit für die anderweitige Beförderung der Post und der Reisenden Sorge zu tragen.

Inwieferne in einem solchen Falle eine Zurückzahlung des erlegten Fahrpreises stattzufinden, und wer die Kosten der Weiterbeförderung zu tragen habe, ist nach den Aufnahmsbestimmungen und nach den Vorschriften dieses Gesetzes über die Haftung der Betriebsunternehmungen zu beurtheilen.

**§. 17.** Die Betriebsunternehmungen und Directionen sind verpflichtet, alle Mittel, welche Erfahrung und Wissenschaft an die Hand geben, bei dem Betriebe anzuwenden, um Unglücksfälle zu verhüten und denselben vorzubeugen.

Künftig ist jedem Arbeitszuge zur Unterbringung der Arbeiter ein Wagen dritter Classe beizugeben, und den Arbeitern das Verweilen auf den Pörries während der Fahrt durchaus nicht zu gestatten. (GZ. 31. Juli 1862, Z. 826.)

Die Verwaltungen werden dringend aufgefordert, mit der unnachsichtlichsten Strenge gegen Jeden vorzugehen, der sich ohne Noth, sei es aus übelverstandenenem Diensteser oder aus Bravour, einer Gefahr aussetzen sollte. Das An- und Abkuppeln vor dem gänzlichen Stillstande der Wagen, das Ueberschreiten von Geleisen unmittelbar vor verkehrenden Zügen oder Zugtheilen, das Aufspringen auf die Maschinen oder Wagen und das Abspringen von denselben während des Zustandes der Bewegung, das nicht absolut nothwendige Betreten der Laufbretter, das Durchkriechen unter den Wagen u. dgl. wolle demnach nach Einmaliger fruchtloser Warnung, auch wenn keine nachtheilige Folge eingetreten ist, mit der Dienstesentlassung bestraft werden. Gegen Beamte, welche derlei gefährliche, einen unverantwortlichen Leichtsinne zeigende Handlungen bulden, ist ebenfalls mit den strengsten Strafen vorzugehen, weil in der That eine Abminderung in der Zahl solcher Unfälle nicht früher zu erwarten ist, als bis die Beamten ihrer aufhabenden ernsten Pflichten in dieser Richtung sich vollständig bewußt sind, und, wo das Pflichtgefühl etwa nachlassen wollte, durch die Furcht vor Strafen in Athem erhalten werden. Ueber das dießfalls Verfügte wird die Anzeige gewärtigt. (GZ. 17. Aug. 1869, Z. 2439, GB. 1869 : 34.)

Um dem, ungeachtet aller bisherigen Einleitungen, fort und fort so häufig vorkommenden Verunglücken von Bahnbediensteten Einhalt zu thun, würde es sich empfehlen, die zur Wahrung der persönlichen Sicherheit des Personales bestehenden Bestimmungen aus den Instructionen, und die dießfälligen speciellen Weisungen in einem kurzen Auszuge zusammenzufassen, in allen Casernen zu affichiren, das betreffende Personale mit dieser Zusammenstellung zu betheilen und durch vorzunehmende periodische Prüfungen sich zu überzeugen, ob das Personale von den gesammten Vorschriften eine geläufige Kenntniß hat. (GZ. 27. April 1873, Z. 3603, GB. 1873 : 53.)

Die Anzahl der auf Eisenbahnen sich ereignenden Verunglücken von Menschen erreicht alljährlich eine sehr bedeutende Höhe und ist insbesondere in neuerer Zeit in bedenkenerregendem Maße gestiegen.

Mit dem Erlasse vom 6. Juli 1873, B. 23462, habe ich an die Bahnverwaltungen die dringende Aufforderung gerichtet, den unterstehenden Organen die genaueste Befolgung der die Ordnung und Sicherheit des Eisenbahndienstes betreffenden Vorschriften einzuschärfen und für die strengste Ueberwachung der Bahn und ihrer Bediensteten Sorge zu tragen.

Die Unfälle und sonstigen Vorkommnisse, welcher seither auf vielen Bahnen eingetreten sind, und zum Theile von sehr traurigen Folgen begleitet waren, haben leider gezeigt, daß die Erinnerung nicht von dem erwünschten Erfolge begleitet war.

Viele Vorfälle lassen sich geradezu auf mangelnde Aufsicht und zwar nicht nur seitens der damit unmittelbar betrauten Organe, sondern auch seitens der Centralverwaltungen selbst zurückführen, indem es sonst nicht geschehen könnte, daß am Orte derselben Mißbräuche einreißen und ungeahndet bleiben, obwohl sie die Sicherheit des Betriebes auf das Höchste gefährden.

Das so sehr verpönte Gehen und Verweilen innerhalb der Bahngeleise, das leichtsinnige Gebahren beim Verschieben der Wagen in den Stationen und die ungenügende Ueberwachung der Bahnübergänge fordern noch immer viele Opfer.

Mangelhafte Instandhaltung der Bahn und der Fahrbetriebsmittel verursachen auf einzelnen Bahnen zahlreiche Verkehrsstörungen und läßt insbesondere das häufige Schadhafthwerden der Maschinen auf eine ungenügende Leitung und Ueberwachung der Werkstätten schließen.

Die nicht minder zahlreichen Entgleisungen in den Weichen lassen sich nur durch oftmalige und sorgfältige Untersuchung der Weichenrichtungen seitens der hierzu berufenen Organe hintanhalten.

Im Weiteren gelangen auch viele Klagen des reisenden Publikums über nicht entsprechende Behandlung auf einzelnen Bahnen zu meiner Kenntniß.

So wird darüber Beschwerde geführt, daß Wartesäle und Caffeehäufig nicht zur regelmäßigen Zeit geöffnet werden, und daß bei den Personenzügen die Reisenden oft ohne zwingende Nothwendigkeit in den Coupés zusammengepfercht werden.

Ich sehe mich demnach veranlaßt, den Verwaltungen nochmals die sorgfältigste Ueberwachung des Personals aufzutragen; ich bemerke, daß ich die Generalinspection gleichzeitig anweise, bei vorkommenden Unfällen Verspätungen u. dgl. stets genau zu erheben, ob und in welcher Weise die Aufsicht seitens der Vorgesetzten gehandhabt worden ist. Gegen jene, welche sich hierbei eine Vernachlässigung der pflichtmäßigen Obsorge schuldig gemacht haben, wird ohne Unterschied des Ranges mit aller Strenge des Gesetzes vorgegangen werden.

Die Bediensteten, welche mit dem Publikum in Berührung kommen, haben sich stets gegenwärtig zu halten, daß sie selbst bei ungerechtfertigten Anforderungen, zu einem bescheidenen und höflichen, wenn auch entschuldigenden Benehmen verpflichtet sind.

Ich fordere die Verwaltungen auf, im Sinne des Erlasses vom 6. Juli 1873, B. 23462, in der Folge nach Ablauf jedes Solarquartales binnen längstens 14 Tagen den Bericht über die gemachten Wahrnehmungen im Wege der Generalinspection vorzulegen. (H.M. 7. Nov. 1873, B. 37323, C.B. 1873 : 129.)

Es mehren sich in neuester Zeit jene Unglücksfälle, in welchen Bahnbefienstete beim Verschieben der Fuhrwerke mittelst Menschenkräfte zwischen den Stoßballen beschädigt oder getödtet werden. Es sind dies zumeist Leute, welche nicht häufig beim Verschiebedienste in Verwendung stehen, daher angenommen werden kann, daß deren Verunglückung hauptsächlich dadurch hervorgerufen wird, daß dieselben über die Gefahren, an

sehen sie bei derlei Arbeitsleistungen bedroht werden, nicht genügend unterrichtet wurden, somit die gebotene Vorsicht außer Acht lassen, und hiedem auch nicht die erforderliche Anstelligkeit besitzen.

Aus diesen Ursachen erscheint es aber um so dringender geboten, daß die mit der Einleitung und Ueberwachung solcher Verschiebungen betrauten Bediensteten es an der nöthigen Sorgfalt und Achtsamkeit nicht fehlen lassen.

Da aber hieraus zu entnehmen ist, daß die dießfalls bestehenden Sicherheitsvorschriften nicht gehörig beobachtet werden, so sieht sich die fertigte Generalinspektion veranlaßt, die Verwaltungen dringendst aufzufordern, dießbezüglich ohne Verzug die weiters geeigneten, strengsten Anordnungen zu geben, dieselben auch zeitweise zu wiederholen, die schärfste Ueberwachung einzuleiten, und diesem wichtigen Gegenstande selbst die größte Aufmerksamkeit zuzuwenden, sodaß es endlich gelinge, derlei traurige Vorkommnisse hintanzuhalten.

Von den dießfälligen Verfügungen wolle hieher Anzeige erstattet werden. (*GS.* v. 3. Juni 1874, *B.* 3932, *GB.* 1874 : 63.)

Anlässlich eines Falles, daß gelegentlich einer unternommenen Spazierfahrt mit einem Rollwagen die Gattin eines Bahnbediensteten ihren Tod fand, sieht man sich veranlaßt, Angesichts des bedauerlichen Vorfalles die Verwaltungen aufzufordern, den Gebrauch von Rollwagen zu Privatverkehren auf das Strengste zu untersagen, und allen Bediensteten die über diesen Zweck und die Verwendung der Bahnwagen bestehenden Vorschriften neuerlich in Erinnerung zu bringen.

Aus gleichem Anlasse werden die Verwaltungen aufgefordert, mit Bezug auf die Erlässe *B.* 756 ex 1872 und 3600 ex 1873, betreffend das Betreten der Bahnhofräume und Stationsplätze durch Bedienstete und ihre Angehörigen, sowie Hinausgabe und Prüfung über die Vorschriften zur Wahrung der persönlichen Sicherheit, einerseits die dießfalls bestehenden Anordnungen zur strengsten Darnachachtung in Erinnerung zu bringen, andererseits sich nachweislich die Ueberzeugung zu verschaffen,

die besagten Prüfungen durch die betreffenden Organe auch wirklich vorgenommen werden. — Der Vollzug dieser Anordnungen wolle zur öffentlichen Kenntniß gebracht werden. (*GS.* 17. Juli 1875, *B.* 7346, *B.* 1875 : 125.)

Ein in jüngster Zeit in Deutschland vorgekommener größerer Eisenbahnunfall, hervorgerufen durch unrichtige Weichenstellung, lenkt im höchsten Maße die Aufmerksamkeit auf jene Einrichtungen der Neuzeit, welche bei dem immer dichter werdenden und mit einer noch wachsenden Schnelligkeit durchzuführenden Verkehr eine größere Gewähr für die richtige Stellung und sichere Befahrung von Bahnweichen bieten, als wie solche mittelst Einzelbedienung durch Weichensteller unter Umständen zu erreichen ist.

Diese Einrichtungen, wie: Centralweichenstellvorrichtungen, Weichenriegelungen u. dgl. m. in Verbindung mit optischen Signalen, sind auf fremdländischen Bahnen in der That schon seit längerer Zeit in Anwendung und gegenwärtig in immer größerer Verbreitung begriffen, so gleichen auch auf den von der k. k. öblichen administrierten Bahnstrecken, namentlich nur vereinzelt, erfreulicherweise bereits eingeführt worden.

Ich nehme deshalb Veranlassung die k. k. öblichen unter voller Anerkennung der bisher einschlägigen Leistungen, aufzufordern, die Anbringung von solchen Einrichtungen, welche die Sicherheit für die Durchfahrt bezw. Ein- und Ausfahrt, aller, insbesondere aber der schnellfahrenden personensührenden Züge, auf Stationen, wesentlich zu erhöhen geeignet erscheinen, nicht aus dem Auge zu verlieren und überhaupt eine größere Ausbreitung derselben in Erwägung zu ziehen. (*GS.* 10. Juni 1882, *B.* 7641.)

**§. 18.** Sollte sich dessenungeachtet ein Unglücksfall ereignen, so sind alle Angestellten der Bahn unter strenger Verantwortung verpflichtet, den Verunglückten nach Möglichkeit die nöthige Hilfe angedeihen zu lassen und alle Mittel anzuwenden, um dem erfolgten Uebel und dessen weiterer Verbreitung möglichst Einhalt zu thun.

Die Verschiedenheit der Ansichten, welche sich aus Anlaß einer Verhandlung wegen Einführung ärztlicher Rettungskästen auf den Privat-eisenbahnen gezeigt haben, führt die Nothwendigkeit herbei, auch über die Einleitungen, welche zu treffen, und die Geräthe, welche in Bereitschaft zu halten sind, um bei eintretenden Unglücksfällen schnelle und zweckmäßige Hilfe leisten zu können, eine allgemeine Bestimmung zu treffen und die Privat-Eisenbahnunternehmungen zu ihrer Anschaffung zu verhalten.

In dieser Hinsicht findet die vereinigte Hofkanzlei im Einvernehmen mit dem Hofkammer-Präsidium folgendes zu bestimmen:

1. Müssen für einen jeden bedeutenderen Stationsplatz folgende allernothwendigsten Hilfsmittel beigeachtet und daselbst in einem eignen Locale bereit gehalten werden, nämlich:

- A. Labungsmittel,
- B. Verbandmittel gegen erlittene Verbrennungen und Verbrühungen,
- C. Chirurgische Instrumente, Bandagen und mechanische Vorrichtungen.

Ad A. Als Labungsmittel sind erforderlich: reines, kaltes Wasser, aromatischer (Weiber-) Essig und Hirschhorngeist.

Ad B. Zu den Verbandmitteln gehören: Watta, Brandsalbe aus Leinöl und Bleießig.

Ad C. An mechanischen Vorrichtungen, chirurgischen Instrumenten und Bandagen sind erforderlich:

- eine Tragbahre zum Transport der Schwerverletzten,
- zwei tragbare Wassergefäße,
- zwei große Lavoirs von lackirtem Blech,
- zwei große Badeschwämme,
- einige Handtücher.

Feuerzeug, ein Wachsstock, zwei Leuchter mit Stearinlichtern, eine Laterne.

Ein chirurgisches Besteck, enthaltend:

- eine gerade Scheere,
- ein starkes Scalpell,
- eine Kornzange,
- ein Pistori,
- zwei Aderlaßlancetten,
- eine Aderlaßbinde,
- zwei Sperrpincetten,
- eine geöhrte Kopffonde von Paßong,
- eine Meißelfonde von Paßong,
- ein Rasirmesser,
- eine Belloq'sche Röhre von Paßong,

mehrere Fests- und Unterbindungsnadeln mit den dazu gehörigen Fäden.

Ein tragbarer Leberkasten oder ein wasserdichter Sack mit Verbandstücken, enthaltend:

- eine Elle gestrichenes Festsplaster in einer Blechbüchse,

ein Pfund blutstillenden Eisenschwamm,  
 zwei Pfund Charpie,  
 zwei größere und zwei kleinere Apparate zum ersten Verbanne bei  
 Verwundungen an den Extremitäten, enthaltend die nöthigen Schienen,  
 weissen Binden, Bändchen und Strohläden,  
 sechs Stück Servietten zum Verbanne,  
 sechs Stück Handtücher zum Verbanne, à 3 Ellen lang und  $\frac{1}{2}$  Elle breit,  
 zwei Fächerlingpolster, à  $\frac{1}{4}$  Elle lang und  $\frac{1}{2}$  Elle breit,  
 die nöthigen Compressen, und zwar mindestens vier große, vier mitt-  
 und vier kleine,  
 Kirschenbinden, zum Verbanne bei Rippenbrüchen u. s. w., und zwar  
 sechs à 30 Ellen von 3 Zoll Breite und zwei Stück von 2 Zoll  
 2.  
 einen kleinen Strahl starken ungebleichten Flachszwirns, einige Näh-  
 n und einen Brief Siednadeln, endlich  
 zwei Schrauben und zwei Knebeltourniquets.  
 3. Bei einem jeden die Personen befördernden Train müssen über-  
 folgende Mittel und Nothapparate unter Verwahrung der Conduc-  
 teure mitgeführt werden, nämlich:  
 die nöthigsten Labungsmittel: Radicaleßig, Salmiakgeist, eine Brauch-  
 albe;  
 die unentbehrlichsten Bandagen und Binden;  
 die unentbehrlichsten chirurgischen Instrumente;  
 mehrere Tourniquets;  
 blutstillender Eisenschwamm, Charpie und Leinwandzeug;  
 Baischschwämme und leberne Lavoires;  
 eine Anzahl Traggurten;  
 Nachstöße und Fackeln.  
 4. Um sich für einen Unglücksfall des geeigneten Personales zu ver-  
 sehen, welches den Verunglückten schnelle und zweckmäßige Hilfe zu  
 leisten im Stande ist, sind die Bahnunternehmungen verpflichtet, ihre  
 Conducteurs durch einen praktischen Wundarzt über den Gebrauch der  
 in Rettungsstätten enthaltenen Geräthe und Labungsmittel unterrichten  
 zu lassen.

5. Um sich für einen Unglücksfall des geeigneten Personales zu ver-  
 sehen, welches den Verunglückten schnelle und zweckmäßige Hilfe zu  
 leisten im Stande ist, sind die Bahnunternehmungen verpflichtet, ihre  
 Conducteurs durch einen praktischen Wundarzt über den Gebrauch der  
 in Rettungsstätten enthaltenen Geräthe und Labungsmittel unterrichten  
 zu lassen.

Weise am raschesten eine ausgiebige Hilfe von der Centralstelle aus gebracht zu werden vermag,

Die Verwaltung wird in Folge dessen aufgefordert, die betreffenden Bahnorgane anzuweisen, daß sie bei Bahnunfällen, wenn Verletzungen von Menschen in größerer Anzahl vorkommen und die bahnsettig zu schaffende Hilfe nicht vollkommen ausreicht, insbesondere auch dann, wenn sich unter den Beschädigten Mitglieder des Heeres befinden, die nächstgelegene Militär-Territorialbehörde, sowie das I. und II. Reichs-Kriegsministerium unter Angabe der wesentlichen Daten telegraphisch in Kenntniß zu setzen (RM. 5. Jan. 1876, R. 33135, OB. 1876:6.)

### g. Haftung.

**§. 19.** Die Betriebsunternehmungen haften für die durch eigenes, oder durch Verschulden ihrer Beamten und Diener an Personen und Sachen zugefügten Beschädigungen:

1. im Sinne der eingegangenen Verbindlichkeit und nach den über diese Haftung bestehenden besonderen gesetzlichen Anordnungen;

2. in Ermangelung solcher nach den Bestimmungen des allgemeinen bürgerlichen Gesetzbuches über Schadenersatz.

**§. 20.** Die Betriebsunternehmungen haften für die Herstellung und Erhaltung aller Anlagen, welche nach dem Erkenntniß der competenten politischen Behörde an Wegen, Brücken, Durchlässen, Ueberfahrten, Einfriedungen u. oder sonstigen Bauten durch die Anlage und den Betrieb der Bahn nothwendig geworden sind.

### h. Beschaffenheit der Locomotive.

**§. 21.** Die auf Eisenbahnen zu verwendenden Locomotiven dürfen erst dann in Betrieb gesetzt werden, nachdem sie der technisch-polizeilichen Prüfung von einer aus Beamten der Generalinspektion (§. 75), der Sicherheitsbehörde und eines von der letzteren beizuziehenden Technikers bestehenden Commission unterworfen, und in Folge dieser Prüfung für zulässig befunden worden sind. Ueberhaupt ist sich an die allgemeinen jeweiligen Sicherheitsbestimmungen zu halten.

Nach §. 21 der EBO. dürfen die auf Eisenbahnen zu verwendenden Locomotiven erst dann in Betrieb gesetzt werden, nachdem sie der technisch-polizeilichen Prüfung von einer aus Beamten der Generalinspektion, der Sicherheitsbehörde und eines von der letzteren beizuziehenden Techniker bestehenden Commission unterworfen und in Folge dieser Prüfung für zulässig befunden worden sind. Die hier vorgeschriebene Prüfung ist eigentlich eine auf der Bahn selbst vorzunehmende Verwendungsprobe, bei welcher es Aufgabe der Commission sein wird, zu untersuchen, ob der Bau der Locomotive die gefahrlose Befahrung der Bahn, für welche sie bestimmt ist, gestatte, zu erheben, ob nicht einzelne für die Sicherheit nothwendig erkannte Mängeltheile



iebs-  
der  
sch-  
Bare  
ahn-  
nur  
Bu-  
Falle  
nen-  
das  
verb.  
umt  
noch  
igens  
nter-  
kten  
kten  
rden.  
März

Man findet sich bestimmt, an die Verwaltungen mit Beziehung auf Handelsministerialerlaß vom 26. Jänner 1862, Z. 116 16, mit welchem Maximalgeschwindigkeit von 10 Meilen per Stunde auf den öster-  
ischen Eisenbahnen (selbstverständlich nach Maßgabe der Ver-  
hältnisse der betreffenden Bahnstrecken und der Fahr-  
; Lebensmittel) gestattet wurde, die Aufforderung zu richten, unter  
ger eigener Verantwortung dafür Sorge zu tragen, daß für die mit  
erhöhten Geschwindigkeit verkehrenden Züge nur solche Maschinen  
verwendet werden, welche mit Rücksicht auf ihre Construction volle Veruht-  
über die Zulässigkeit und Gefährlosigkeit der schnelleren Bewegung  
haben. (H. R. 26. August 1865, Z. 9854/1071, *GB.* 1865:88.)

In jenen Fällen, wo eine geringe Fahrgeschwindigkeit stattfindet, näm-  
bei Schotter- und Materialzügen für den Steubau von Eisenbahnen,  
Eisenbahnen, ferner beim Rangierdienst in den Stationen u. dgl. die

Benützung von vierrädrigen Maschinen statthast, jedoch sind die Maschinen, welche für den öffentlichen, fahrplanmäßigen Personen- und Lastzugverkehr verwendet werden sollen, nach §. 21 der Eisenbahnbetriebsordnung bekanntlich einer technisch polizeilichen Prüfung zu unterziehen, und hienbei für vierrädrige Maschinen die Benützungsbewilligung aus Sicherheitsrücksichten nicht ertheilt werden, indem die fahrplanmäßigen Züge mit einer größeren Fahrgeschwindigkeit d. i. mit mehr als 2 Meilen in der Stunde verkehren, Achsbrüche aber selbst bei Locomotiven leider nicht selten vorzukommen pflegen. Wenn nun die vordere Achse einer vierrädrigen Zugmaschine bricht, so stemmen sich die Dampfcylinder, oder der Brustbaum oder andere Maschinentheile gegen die Sleepers, und es wird ein momentaner Stillstand der Maschine bewirkt, wodurch die nachfolgenden Wagen entweder entgleisen oder in Folge des Nachschubes zertrümmert werden. (G. J. 15. Februar 1869, J. 255, G. B. 1869:17.)

Für die Prüfung von Lastzugslocomotiven mit 6 gekuppelten Rädern ist eine Geschwindigkeit von 6 Meilen per Stunde genügend, um über den entsprechend ruhigen Gang die nöthigen Beobachtungen zu machen, jedoch darf, wenn im Nothfalle eine derlei Maschine zur Beförderung eines Personen- oder Gilzuges verwendet werden sollte, obige Geschwindigkeit von 6 Meilen in keinem Falle überschritten werden, wofür das Maschinen- und Zugleitungspersonal bei strenger Strafe verantwortlich zu machen ist. (G. J. 17. April 1869, G. B. 1869:42.)

Es hat sich herausgestellt, daß die gewöhnliche Maschengröße an den Funken sieben wohl beim Gebrauche der Schwarzkohle entspricht, daß jedoch für die Braunkohle und andere leichte Kohलगattungen nur sehr kleine Maschen von  $(3 \times 5) = 15$  Quadratmillimeter bis  $(3 \times 6) = 18$  Quadratmillimeter den Funkenfang genügsam verhindern. Die Bahnverwaltungen werden aufgefordert, durch ihre Organe eine strenge Ueberwachung in der Richtung eintreten zu lassen, daß bei den Funken sieben auch immer die verkleinerte Maschengröße vorhanden sei und diese nicht etwa durch Verbrennen der Siebdrähte und durch Zerreißen derselben beim Reinigen wieder in gefährlicher Weise vergrößert werden. Ferner sollen die Locomotivführer ausdrücklich dafür verantwortlich gemacht werden, ein Schabhaftwerden der Siebe sogleich an betreffender Stelle anzuzeigen und auch insbesondere die Schubstücke der Siebe nach erfolgter Reinigung der letzteren zuverlässig wieder einzuschieben. Nicht minder ist auf eine entsprechende Versicherung der Aschenkästen hinzuwirken, um insbesondere bei den Zügen mit großer Geschwindigkeit und bei stürmischem Wetter ein Verstreuen glühender Kohlenstücke zu verhindern. (G. J. 1. October 1872, G. B. 1872:77.)

Nachdem es das Dienstesinteresse erheischt, von allen Fällen des Untauglichwerdens von Locomotiven während der Fahrt und beim Verschleppen in den Stationen Kenntniß zu erlangen, wird die Geehrte aufgefordert, zu veranlassen, daß jeder solche Fall, insofern es nicht ohnehin bereits geschieht, verläßlich im telegraphischen Wege anher angezeigt werde. (G. J. 28. März 1874, J. 2129, G. B. 1874:34.)

Die Verwaltungen werden aufgefordert, den dortseitigen betreffenden Organen die genaue Befolgung des h. v. Erl. vom 28. März 1874, J. 2129 einzuschärfen und zu veranlassen, daß bei den dießfälligen telegraphischen Anzeigen stets auch die Ursache des Untauglichwerdens in kurzen, vollkommen verständlichen Schlagworten anzugeben sein wird. (G. J. 28. Dec. 1874, J. 11931, G. B. 1875:13.)

Die Generalinspektion hat Ermächtigung erhalten, in Hinblick im Falle von Maßdifferenzen gegenüber dem Profile des Betriebes



Bei diesem Anlasse kann die Generalinspection nicht umhin, den Verwaltungen die Anwendung von erprobten Vorrichtungen, welche dem für die Betriebssicherheit so gefährlichen Schlingern der Maschinen erfolgreich entgegen wirken, im Allgemeinen, insbesondere aber für Schnellzuglocomotiven neuerlich dringend zu empfehlen. (HM. 28. Dec. 1881, B. 15040, EB. 1882 : 2.)

Aus Anlaß vorgekommener Fälle werden die Verwaltungen im Sinne der einschlägigen Gesetze, Verordnungen und Instructionen aufgefordert:

1. Strengstens dafür zu sorgen, daß Ueberlastungen der Sicherheitsventile der Locomotiven hintangehalten werden.

2. Alle zweckdienlichen Maßregeln zu ergreifen, und dieselben präcise zu überwachen, daß die continuirlichen Bremsen — wo solche vorhanden sind — in vollkommenstem Stand, namentlich in Bezug der Zuführungen, und die Stellung der Bremsklöße gehalten werden; ferner daß die Intercommunicationsignale und die Zugseile zu jeder Zeit leicht functioniren und deren Bewegung nirgends gehemmt ist.

3. Darüber mit allen zu Gebote stehenden Mitteln zu wachen, daß das Zugbegleitungspersonal, auch bei Zügen mit continuirlichen Bremsen, nach erhaltenem Bremsignale sofort bereit ist, die ihm zugewiesenen Handbremsen zu bedienen, und zu verhindern, daß das Zugpersonal sich auf Wagen mit Bremsplateau statt auf denselben im Innern der mit diesen Plateau communicirenden Wagenräumen aufhält. (GJ. 22. Mai 1883, B. 6809, II, EB. 1883 : 63.)

Jene Auslagen, welche in Folge der durch §. 21 der Eisenbahnbetriebsordnung vom 16. Jänner 1851 vorgeschriebenen Theilnahme eines Beamten der Sicherheitsbehörde und eines von der Letzteren beizuziehenden Technikers an diesen Locomotivprüfungen erwachsen, sind seitens der betreffenden Eisenbahnverwaltung an die betheiligte politische Behörde zu refundiren. (HM. 3. Juni 1884, B. 15497, EB. 1884 : 83.)

### i. Personen- und Güterwagen.

§. 22. Alle Personenwagen sollen mit entsprechenden Federn und elastischen Puffern versehen sein; dieselben müssen selbst in der mindesten Classe mit Fenstern verwahrt, von Innen ohne große Beschwerde zu eröffnen, jedoch bei Wagen mit Thüren an der Längenseite mit einem doppelten Verschlusse verwahrt sein.

Bei Nacht- oder anderen Fahrten in der Dunkelheit ist das Innere sämtlicher Personenwaggonen angemessen zu beleuchten.

Es ist bereits zweimal, und zwar zuletzt mit dem Wagen Sr. Majestät des Kaisers der Fall vorgekommen, daß die Wagenthüren nebst der gewöhnlichen Sperre auch noch mittelst jenes Schlosses gesperrt wurden, welches bestimmt ist, das Innere des Wagens gegen Betreten und Entwendungen zu sichern, während derselbe in der Remise oder im Freien unbenützt steht.

Es steht jeder Bahnanstalt frei, zu dem letzteren Zwecke entsprechende Sperrvorrichtungen anzubringen. Dieselben dürfen aber während der Fahrt nicht benützt werden, da sie dem §. 22 der Betriebsordnung widersprechen. (GJ. 5. Mai 1868, B. 1234.)

Ich lade die Verwaltungen ein, jede Verwendung des Mineralöls im Innern der Wagen ohne Verzug auszuschließen. (GJ. 14. Juli 1871, B. 4480, EB. 1871 : 57.)

Handelsministerium hat sich bestimmt gefunden, mit dem Erlaß vom 1. September 1871, Nr. 8060—1995 das Verbot der Verwendung von Oelen zur Beleuchtung der Zugsignallaternen aufzuheben. Wird die Geehrte mit dem Beifügen in die Kenntniß gesetzt, die hießbezügliche Anordnung vom 29. März 1871, Nr. 5862, außer Kraft tritt. (*ÖZ.* 14. Sept. 1871, *Z.* 5438, *ÖB.*

an den Verwaltungsrath auf, während der kommenden Winter die ausreichende Beheizung der Personenzüge aller Classen in der That Sorge zu tragen.

der Beheizung der Wagen wird, da die eingeleiteten Versuche entsprechende Resultate geführt haben, vorläufig noch dem Verwaltungsrathes überlassen; es ist jedoch die Beheizung so durchzuführen, daß der Zweck einer entsprechenden Erwärmung der Waggonen auch wirklich erreicht werde.

Die nöthigen Einleitungen sind jedoch derart zu treffen, daß die Heizapparate längstens bis 15. October zur Benützung bereit sein und Anwendung gebracht werden, falls die Temperaturverhältnisse es nöthig machen. (*ÖM.* 10. Aug. 1872, *Z.* 2133, *ÖB.* 1872:65.)

Die Eisenbahnverwaltungen werden aufgefordert, die Veranlassung zu treffen, durch welche mittelst welchen Personen befördert werden, in allen Kreuz- und Abzweigstationen durch Aufschristtafeln, auf welchen die Fahrtbetreffenden Zuges angegeben ist, bezeichnet werden. (*ÖZ.* 4, *Z.* 8592, *ÖB.* 1874:117.)

Die Eisenbahnverwaltungen werden eingeladen, der entsprechenden Instandhaltung der Heiz- und Beleuchtungsvorrichtungen der Eisenbahnwagen die pünktlichste Obacht zu widmen, welche sich auch, nachdem die Eisenbahngesellschaft in erster Linie für die Sicherheit der Reisenden verpflichtet ist, auf die Heiz- und Beleuchtungsvorrichtungen aller, die auf ihr passirenden Wagen einer fremden Bahn, einer Leih- oder Pachtgesellschaft zu erstrecken hat, gleichwie dieß rücksichtlich der Ausrüstung solcher Wagen, als: Räder, Achsen, Lager, Kuppel etc. der Fall ist.

Das Handelsministerium hat das Verbot der Verwendung des Brennerlichts zur inneren Doppelbeleuchtung aufgehoben. (*ÖM.* 6, *Z.* 18597, *ÖB.* 1876:90.)

Die Eisenbahnverwaltungen werden eingeladen, Vorsorge zu treffen, daß in der kalten Jahreszeit die Wagenbedecken der Personenzüge, welche der Einwirkung der Kälte ausgesetzt waren, in angemessener Zeit vor ihrer Einbringung die Räder mit kaltem Wasser begossen und die Coupés durch die Thüren und Fenster gehörig gelüftet werden. (*ÖM.* 4. Mai 1885, *ÖB.* 1885:59.)

Die Eisenbahnverwaltung eines österreichischen Bahnverwaltung anher richtend über Versuche mit einem zur Vermeidung des Herabfallens von Fäkalstoffen auf die Bahnkörper an den Abzügen angebrachten Vorrichtung (übel) sah sich das Handelsministerium veranlaßt, die Frage der Aborte auf Eisenbahnwagen einem neuerlichen, eingehenden Studium zu unterziehen.

Das Handelsministerium findet sich demnach bestimmt, die geehrte aufzufordern, die schon mit h. o. Erlasse vom 2. August 1884, vergl. *Centralblatt* Nr. 96) aufgetragene Umgestaltung der Personenzüge nach dem Closetsysteme neuerlich anzuvornehmen und Verfügung auf sämtliche Aborte der Eisenbahnwagen, wie *Conducteur-* (Gepäck-) Wagen befinden, auszubehnen.

Für den zu beschleunigenden Vollzug dieser Verfügung wird der geehrten Verwaltung als äußerste Frist ein Jahr zugestanden, nach dessen Ablauf die Einrichtung des Closesystems bei allen Wagenaborten durchgeführt sein muß.

Um die Gefahr des Einfrierens der Closets bei strenger Kälte möglichst zu verhindern, sind die Flüssigkeitsbehälter mit schlechten Wärmeleitern zu umgeben.

Bei eintretender kälterer Witterung soll nur vorgewärmtes oder heißes Wasser, resp. eine solche Desinfectionslösung verwendet werden, und ist für eine möglichst oftmalige Füllung resp. Desinfection Sorge zu tragen.

Die Abortschalen und Abfallrohre sollen derart konstruirt sein, daß bei der Benützung die Spülflüssigkeit und die Fäcalien leicht abfallen können und keine Rückstände bilden.

In cholerafreier Zeit erscheint die Wasserspülung als Reinigungsmittel der Closets ausreichend, hingegen ist während einer Choleraepidemie zur Spülung statt Wasser entweder eine 5perc. Carbonsäurelösung oder eine Auflösung von Quecksilbersublimat im Verhältniß von 1:1000 anzuwenden.

Die Reinhaltung der Wagenaborte und das vorgeschriebene Desinfectionsverfahren ist strengstens zu handhaben und während der kälteren Jahreszeit der Instandhaltung eine größere Obforge durch das Wagenbedienungs- resp. Aufsichtspersonale zu widmen.

Sollte vor dem Ablaufe der einjährigen Frist, bis zu welcher die Reconstruction sämtlicher Wagenaborte durchgeführt ist, eine Choleraepidemie eintreten, so dürfen schnellfahrenden, längere Strecken durchfahrenden und den an ausländische Bahnen anschließenden Zügen nur solche Abortwagen beigegeben werden, deren Aborte bereits nach dem Closesysteme eingerichtet sind. Anderweitige Wagenaborte sind während der Epidemiezeit von der Benützung durch das Publikum auszuschließen.

Von der Mitführung des Eingangs erwähnten Reservoirs ist gänzlich Umgang zu nehmen und wird der geehrten Verwaltung nur aufgetragen, dem Streckenpersonale die Reinigung des Bahnkörpers von Dejecten innerhalb der Stationsplätze und auf Bahnübergängen insbesondere während einer Epidemie strengstens anzuordnen.

Ein Abgehen von den vorstehenden im Einvernehmen mit der obersten Sanitätsbehörde zur Verhütung der Verschleppung ansteckender Krankheiten festgesetzten Verfügungen kann keinesfalls gestattet werden. (SM. 15. Febr. 1886, Z. 4884.)

**§. 23.** An jedem Güterwagen ist das eigene Gewicht desselben, sowie das Gewicht, mit welchem derselbe beladen werden darf, sichtbar und dauerhaft zu bezeichnen.

**§. 24.** Außer der nach jeder Fahrt stattfindenden regelmäßigen Untersuchung der Transportwagen sind die Betriebsdirectionen zur periodischen Revision der Transportwagen, wobei auch die Räder und Lager abgenommen werden müssen, verpflichtet und gehalten, hierüber Register zu führen, aus welchen die Zeit der stattgefundenen Revision, der jedesmalige vorgefundene Zustand und die vorgenommenen Reparaturen deutlich ersehen werden können.

Jeder Wagen muß deshalb mit einer Ordnungszahl bezeichnet sein.

. Januar 1865 ist jeder vorgekommene Achsbruch telegraphisch und hiebei von Fall zu Fall eine Achsenbruchtabelle und nöthigen-  
hebungsprotokoll beizufügen. (HM. 12. Dec. 1864, S. 5887, 52.)

Verwaltungen wollen die Einrichtung treffen, daß bei etwaigen, wichtigen Bahnlinien sich ereignenden Unfällen wenigstens von den Stationen aus die Absendung eines zur Aufnahme der Ver-  
sehrten, mit den erforderlichen ärztlichen und anderweitigen  
versehenen Hilfszuges jederzeit sogleich nach erfolgter Ab-  
Unfalles erfolgen könne. (HM. 25. Febr. 1869, S. 3506, GB.

Wagen, bei welchen die Conducteurs- oder Bremserstehposten ein Geländer gegen das Abstürzen des Bedienungsmannes hin-  
schützt erscheinen, sind von der Verwendung als Bremswagen  
Verkehr eines Zuges auszuschließen. (HM. 4. Aug. 1870, S. 1870 : 70.)

uction der Wagen. Ich fordere die Verwaltungen auf,  
rgen, daß bei Neubestellung von Personenwagen III. Classe  
ichtung mit Gepäckkörben und Huthältern ausbedungen und  
enen Wagen der III. Classe nach und nach mit der erwähn-  
tung versehen werden. (HM. 26. März 1871, S. 5756, GB.

ber die Stirnseite von Plateauwagen gespannte Kette bei Steh-  
en vermag ein solides Geländer nicht zu ersetzen. (GJ. 10. Juli  
187, GB. 1873 : 92.)

de die Verwaltungen mit Rücksicht auf die durch Achsbrüche be-  
ehrssicherheit ein, alle Vorkehrungen zu treffen, um durch häufige  
ste Untersuchung aller Achsen an den Stellen, an denen er-  
näß die meisten Brüche erfolgen, — welche Untersuchung nöthigen-  
nach abgepreßten Rädern im warmem Zustande der Achsen zu  
väre, und am Eingehendsten bei allen älteren und schwächeren  
geschehen hätte, — dem Zunehmen der Fälle von Achsbrüchen  
steuern. (GJ. 11. Juni 1875, S. 5628, GB. 1875 : 64.)

eglassung der bisher üblichen Nothketten an Wagen und Ten-  
liegt bei Erfüllung der durch die neuen technischen Vereinbarungen  
deutscher Eisenbahnverwaltungen in §. 153 vorgeschriebenen  
n, somit insbesondere, wenn, wie nach Beders patentirtem  
ie bisher nicht benützte Kuppel des Nachbarwagens eingehängt  
n, keinem Anstande. (HM. 21. Jan. 1877, S. 452, GB.

meinsame Directorenconferenz hat in Angelegenheit der Ein-  
n einheitlichen Laternenstützen für die Ausschlaglaternen an  
wagen den Beschluß gefaßt, die sogenannte Vereinsstütze zu  
und deren Anbringung neben den bereits an den Wagen vor-  
stützen, je nach den Verhältnissen successive durchführen zu lassen.  
t zur Kenntniß gekommen, daß schon früher wegen Anbringung  
chluß- oder sogenannter Stocklaterne eine Einigung in mehr-  
erzielt worden ist.

fertigte sieht sich veranlaßt, die Verwaltung aufzufordern, die  
der Bremswagen mit Vereinsstützen möglichst beschleunigen  
die für die ungehinderte Anbringung der Ausschlag- und Stock-  
orderlichen Vermittlungsstützen, beziehungsweise Vermittlungs-  
schon jetzt wenigstens theilweise, jedenfalls aber gegebenen  
rt anfertigen und entsprechenden Ortes deponiren zu lassen.  
i. 1882, S. 14795, GB. 1882 : 5.)

Die Generalinspection sieht sich veranlaßt, die Verwaltungen aufzufordern, in Zukunft solche Pläne, welche wichtige Abänderungen an den bereits in Verwendung befindlichen Fahrbetriebsmitteln betreffen, sowie überhaupt alle jeweils zur Einführung in Aussicht genommenen neuen Normalien für Maschinen, Wagen und die dahin gehörigen Vorrichtungen — insoweit die letzteren ebenfalls auf die Verkehrssicherheit Einfluß nehmen — in Vorlage zu bringen, beziehungsweise um die Genehmigung zur Benutzung der betreffenden Fahrbetriebsmittel und Zugseinrichtungen (Betriebsseinrichtungen) beim öffentlichen Verkehre rechtzeitig das Ansuchen zu stellen.

Die den dießbezüglichen Eingaben beizuschließenden Zeichnungen sind in duplo vorzulegen und sollen gemäß §. 41 Abs. 4 der Handelsministerialverordnung vom 25. Jän. 1879, *RGBl.* Nr. 19, das Format von 21/34 Centimeter haben. (*GS.* 20. Febr. 1882, *S.* 845, *GS.* 1882 : 25.)

Der Handelsminister hat die mit Handelsministerialerlaß vom 10. Mai 1876, *S.* 13946, getroffene Verfügung, wonach bei allen Neuanschaffungen von gedeckten Lastwagen und bei Reconstruction vorhandener gedeckter Lastwagen von jeder Eisenbahn bis zu 5 Percent ihres Standes an solchen Wagen nur eine Construction mit Stirnthüren angewendet werden darf, bis auf Weiteres unter der Bedingung aufgehoben, daß die vorhandene Zahl an solchen mit Stirnthüren versehenen gedeckten Lastwagen (Kastenwagen) jederzeit auf derselben Höhe in stets gutem und brauchbarem Stande erhalten bleibt. (*SM.* 12. Dec. 1884, *S.* 1791/*SM.*, *GS.* 1884 : 151.)

Die Verwaltung wird aufgefordert, bei Neuanschaffung von Hornviehwagen keine offenen Wagen in Bestellung zu bringen, und auch darauf Bedacht zu nehmen, daß die vorhandenen offenen Viehtransportwagen gelegentlich vorzustehender Reconstructionen durch gedeckte ersetzt werden. (*SM.* 23. Aug. 1885, *S.* 24921, *GS.* 1885 : 103.)

## **Einhaltung des Vereinsprofils bei den Fahrbetriebsmitteln.**

Es ist amtlich zur Kenntniß des Handelsministeriums gekommen, daß sich auf österreichischen Bahnen Fuhrwerke (Locomotiven und Wagen) im Betriebe befinden, deren Dimensionen diejenigen, welche durch das den Grundzügen für die Gestaltung der Eisenbahnen Deutschlands beigegebene Normalprofil als Maximaldimensionen bezeichnet werden, theils wirklich überschreiten, theils sich denselben in nicht wohl zulässiger Weise nähern, in noch höherem Maße aber gegen die Dimensionsvorschriften verstoßen, welche obligatorisch in den genannten Grundzügen §. 103 für Locomotiven und §§. 133, 134 für Wagen gegeben sind.

Diese Verhältnisse sind besonders aus öffentlichen Rücksichten und für den internationalen Verkehr von Wichtigkeit und ich sehe mich daher veranlaßt, die Bahnverwaltungen aufzufordern:

- a) Bei Reconstruction von Betriebsmitteln, bis zur Feststellung einschlägiger Normalien für die österreichischen Bahnen die Maße des Normalprofils und die Bestimmungen der Vereinsvorschriften strenger als bisher geschehen, inne zu halten.
- b) Bei durchgreifenden Reparaturen der Betriebsmittel, deren Dimensionen die vereinsmäßigen überschreiten, darauf Bedacht zu nehmen, daß dieselben womöglich reducirt werden.



Es wird sich dieß bei Wagen meistens nur in selteneren Fällen, hingegen bei Locomotiven erreichen lassen.

Endlich mag nicht unerwähnt bleiben, daß es sich empfiehlt, die Zahl der Betriebsmittel, die nur für specielle innere Dienstleistungen auf den verschiedenen Bahnen bestimmt, über das Vereinsmaß hinausgehende Dimensionen haben, soviel irgend möglich zu beschränken.

Es ist wünschenswerth, diese, die nicht auf fremde Bahnen übergehen können, mit einem leicht erkennbaren Zeichen zu versehen.

Die Form desselben wird in einer Conferenz zu vereinbaren sein, zu der die Generalinspektion seinerzeit einladen wird.

Letztere erhält gleichzeitig den Auftrag, über die, die Normalmaße überschreitenden Locomotiven, deren Stationirung und der Strecken, auf welchen dieselben in Verwendung stehen, sowie auch über die Wagen mit abweichenden Dimensionen die genaueste Vormerkung zu führen und ich fordere die Verwaltungen auf, die hiezu erforderlichen Daten derselben über Verlangen zu liefern, und ihr auch jede Veränderung in dem Bestande ungesäumt anzuzeigen. (S.M. 22. Juli 1874, S. 20822, G.B. 1874 : 85.)

Das Handelsministerium hat die Generalinspektion mit Erlaß vom 7. Juli 1877, Nr. 19957, beauftragt, die Verwaltungen zu verständigen, daß sich hochdasselbe vorbehält, von Fall zu Fall über die Zulässigkeit der Nichteinhaltung des Vereinsprofils bei Neuanschaffung von Locomotiven zu entscheiden.

Auf eine Ueberschreitung der Grenzen des genannten Profils bei neuen Personen- und Lastwagen dagegen wird unter keinen Umständen eingegangen werden. (G.B. 30. Aug. 1877, S. 7778, G.B. 1877 : 160.)

Das Handelsministerium hat ersehen, daß seinen Intentionen entsprechend auf einigen Bahnen bei den schnellfahrenden Zügen (Courier- und Schnellzügen) Intercommunicationsignale bereits eingeführt worden sind.

Mit Rücksicht darauf nun, daß die Versuche, welche mit diesen Signalen bisher angestellt wurden, noch nicht als vollkommen erschöpfend betrachtet werden können, ist das Handelsministerium zwar gerne bereit, selbst von der Anempfehlung eines der bisher angewendeten Systeme behufs allgemeiner Annahme derzeit Umgang zu nehmen, muß aber darauf bestehen, daß bei den ob erwähnten schnellfahrenden Zügen auf sämtlichen Bahnen Intercommunicationsignale in Anwendung gebracht werden, und sind die dießbezüglich allenfalls noch erforderlichen Anträge ehestens an die Generalinspektion der österreichischen Eisenbahnen zu leiten. (S.M. 23. Aug. 1880, S. 20615, G.B. 1880 : 106.)

Die Bahnverwaltung wird ermächtigt, jeden Passagier, welcher ohne Vorhandensein der dringendsten Nothwendigkeit das am Eisenbahnwagen angebrachte Nothsignal benützt, unbeschadet der nach Umständen gebotenen Anwendung des allgemeinen Strafgesetzes und der besonderen Polizeistrafverordnungen, zum allsogleichen Erlage einer Conventionalstrafe von 10 fl. ö. W. zu Gunsten der Bahnverwaltung zu verhalten.

Diese Berechtigung ist eine facultative, und dem Ermessen der Bahnverwaltung anheimgegeben, je nach der Lage des Falles von der Einziehung der Conventionalstrafe abzusehen.

Die betreffende Affiche, welche bei den mit Intercommunicationsignalen ausgerüsteten Zügen in jeder Wagenabtheilung anzubringen ist, hat folgendermaßen zu lauten:

**Nothsignal.**

(Hier ist zunächst die Belehrung über die Handhabung des Nothsignales einzufügen.)

„Von dieser Einrichtung darf nur im Falle äußerster Nothwendigkeit, so insbesondere, wenn eine Gefahr für die Sicherheit der Reisenden oder des Zuges eintritt, Gebrauch gemacht werden.“

Wer ohne Vorhandensein einer solchen Nothwendigkeit das Nothsignal gibt, kann unbeschadet der Anwendung des allgemeinen Strafgesetzes und der besonderen Polizeistrafverordnungen auf Grund der Verordnung des Handelsministeriums vom 1. Febr. 1882, S. 42117 ex 1881, zum allsogleichen Erlage einer Conventionalstrafe von zehn Gulden ö. W. an die Bahnverwaltung verhalten werden, deren Erlag aber nicht von der Verpflichtung zum Ersatze des diese Conventionalstrafe übersteigenden Schadens befreit.“\*)

Die Ueberklebung des Tasters, Ringes u. des betreffenden Apparates hat mit einer ganz kurzen, in mehreren Sprachen (darunter deutsch und französisch) abgefaßten Aufforderung, das Blatt nur im Falle der dringenden Nothwendigkeit zu durchstoßen, zu geschehen. (S.M. 1. Febr. 1882, S. 42117, RGVl. Nr. 14.)

**k. Zusammenstellung der Züge.**

**§. 25.** Selbst bei günstigen Terrainverhältnissen dürfen bei Anwendung der Lastzugsgeschwindigkeit nicht mehr als zweihundert, bei Anwendung der Personenzugsgeschwindigkeit nicht mehr als hundert Achsen in Einem Zuge gehen.

**§. 26.** Bei jedem Zuge muß mit Rücksicht auf die Neigung der Bahn und die Belastung des Zuges, die instructionsmäßig vorgeschriebene Anzahl kräftig wirkender Bremsenborrichtungen vorhanden sein.

Die Bestimmungen in der Instruction über den Verkehr der Züge sind dahin abzuändern, daß von dem bei jedem Zuge nach der Anzahl der vorhandenen Achsen vorschriftsmäßig in Wirksamkeit zu setzenden Bremsen jede einzelne von einem besonderen Individuum bedient werde. (S.M. 13. Jan. 1865, S. 17485, G.B. 1865 : 4)

**§. 27.** Bei jedem Zuge müssen die Personen- und Lastwagen mit Rücksicht auf die Sicherheit angemessen gereiht werden. Zwischen der Maschine und dem ersten Personenwagen muß wenigstens Ein Wagen ohne Personen eingeschaltet werden.

Nach der geschehenen Zusammenstellung des Zuges hat jedesmal die instructionsmäßige Revision desselben stattfinden.

Langholz darf nie mit Personen in demselben Zuge befördert werden.

\*) Diese Textirung beruht auf S.M. Erl. vom 10. Juni 1882, S. 16127, G.B. 1882 : 71.

Außer im Dienste darf niemand in dem unmittelbar hinter der Maschine eingereihten Sicherheitswagen untergebracht werden. (GZ. 16. April 71, B. 2408, GB. 1871 : 34.)

Auf mehreren auswärtigen Bahnen besteht die Gepflogenheit, den Postzügen einen Reservewagen mit einem entsprechenden Vorrathe an Werkzeugen und dem nöthigen Arbeiterpersonale beizugeben, so daß die während der Fahrt etwa schadhaft gewordenen Federn mit einem Aufenthalte von durchschnittlich nur 10 bis 12 Minuten sofort durch neue ersetzt werden können, womit den Reisenden die Unannehmlichkeit des Umsteigens in andere Waggonen erspart wird. Nachdem die mit solchen Zügen unter Umständen verbundenen Verlegenheiten in jüngster Zeit wiederholt eingetreten sind, lade ich die Verwaltung ein, die Einführung dieser oder einer ähnlichen Maßregel auch bei den österreichischen Postzügen, namentlich zur Winterszeit, in Erwägung zu ziehen. (SM. 3. April 1874, 7170, GB. 1874 : 44.)

**§. 28.** Die arbeitende Maschine muß, Nothfälle ausgenommen, sich an der Spitze des Zuges befinden. Nur im Nothfalle ist das Gegentheil gestattet, dann darf höchstens nur die halbe im §. 6 bezeichnete Geschwindigkeit angesetzt werden.

**§. 29.** Der Tender darf der Locomotive in der Regel nicht vorangehen; und bloß ausnahmsweise kann dieß stattfinden, wenn eine Hilfslocomotive einem ankommenden Zuge entgegenesandt wird, bei Arbeitszügen, Bahnrevisionen, auf Bahnhöfen und beim Speisen des Locomotivkessels.

**§. 30.** Ohne specielle Erlaubniß darf außer dem hiezu amtlich berufenen Personale niemand auf der Locomotive fahren.

Nachdem das Fahren auf der Maschine, sowie die Benützung der Lasten zur Fahrt nach den bestehenden Vorschriften bloß den hiezu ausdrücklich legitimirten Personen gestattet erscheint, so werden sämtliche Bahnverwaltungen aufgefordert, diese Berechtigung auf den, ihren Functionen nach §. 88 der Eisenbahnbetriebsordnung gebührenden Freifahrtstickets, besonders ersichtlich zu machen. (GZ. 15. Dec. 1873, GB. 1874 : 4.)

Das Handelsministerium hat das Ansuchen um Ausstellung einer vollen Legitimation zur Fahrt auf Locomotiven oder einer Anempfehlung an die Bahnen behufs Gestattung solcher Fahrten, wobei sich gedachte Persönlichkeit verbindlich machen wollte, für jede Fahrt ein Billet 1. Classe lösen, ferner mittelst Reverses auf die ihr aus dem Gastpflichtgesetze entuell entspringenden Ansprüche zu verzichten, sofern der entstandene Schaden als Folge der eingeräumten Befugniß auf der Locomotive zu betrachten werden könne, mit Rücksicht auf die bestehenden Vorschriften abgelehnt. (SM. 20. Mai 1882, B. 13539, GB. 1882 : 77.)

**§. 31.** Das Vorausziehen eines Transportwagens zum Brechen des Glatteises, oder eines Schneepfluges zum Fortschaffen des Schnees ist in unmittelbarer Verbindung mit dem Zuge, mittelst welchen Personen befördert werden, nicht gestattet.

## 1. Vorrichten bei der Fahrt.

**§. 32.** Wenn mehrere Züge nach einander von Einer Station nach derselben Richtung abfahren, darf ein Personenzug einem Güterzug erst fünfzehn Minuten, ein Personenzug einem anderen Personenzuge erst zehn Minuten; ein Güterzug einem Personenzuge erst fünf Minuten nach der Abfahrt des vorangehenden Zuges folgen.

Auch dürfen sich die Züge während der Fahrt einander nicht auf geringere Entfernung als fünfhundert Klafter nähern.

Die Bahnwächter sind insbesondere verpflichtet, auf das richtige Zuhalten dieses Zwischenraumes einzuwirken.

**§. 33.** Die Fälle, in welchen die im Allgemeinen erlaubte Fahrgeschwindigkeit eines Zuges angemessen zu verringern, oder ein Zug gänzlich anzuhalten ist, werden in der Instruction festgesetzt.

**§. 34.** Verlorene Zeit darf nicht etwa durch Vermehrung der Geschwindigkeit über das im §. 6 erwähnte Maß hereingebracht werden.

**§. 35.** Wenn die Bahn ein doppeltes fahrbares Geleise hat, so sollen die Züge immer das in der Richtung des Zuges rechts liegende Geleise befahren. Diese Ordnung muß strenge aufrecht erhalten werden. Eine Ausnahme ist bloß dann gestattet, wenn eine Hilfsmaschine von einem auf der Bahn befindlichen Zuge gerufen wird.

**§. 36.** Wenn die Bahn bloß Ein Geleise hat, und bloß mit Doppelstrecken zum Ausweichen versehen ist, muß immer derjenige Zug, welcher das Nebengeleise zur rechten Hand hat, letzteres Geleise befahren, während der andere Zug auf dem Hauptgeleise bleibt.

Ausnahmen hievon sind bloß auf den Ausweichen der Stationen nach Maßgabe der den Bahnwächtern zu ertheilenden besonderen Vorschrift zulässig.

Zur Erzielung gleichzeitiger Geleisbefahrung werden nachstehende Maßnahmen verfügt:

Ich finde, im Verfolge meines Erlasses vom 26. October 1875, B. 33779 und in Berücksichtigung der auf Grund dieses Erlasses von den Eisenbahnverwaltungen erstatteten Berichte zu verordnen, in Abänderung der §§. 35 und 36 der Eisenbahnbetriebsordnung vom 16. Nov. 1851, RGW. Nr. 1 ex 1852, wie folgt:

## A. Doppelgeleisige Bahnen.

1. Auf Doppelgeleisigen Eisenbahnen ist stets das in der Richtung der Fahrt links liegende Geleise zu befahren.

Eine Ausnahme von dieser allgemein gültigen Norm wird in An-  
 sehung der tatsächlichen Verhältnisse:

der privilegierten österreichischen Staatseisenbahngesellschaft hinsichtlich  
 der doppelgleisigen Strecken zwischen Ebreich und Rohrbach,  
 der privilegierten k. k. Leptitzer Bahn hinsichtlich der doppelgleisigen  
 Strecke August-Allersdorf

und Wietzenes dahin gestattet, daß in den genannten doppelgleisigen  
 Strecken auch in der Richtung der Fahrt rechtsliegende Gleise wie bisher  
 benutzt werden darf.

8. Auf doppelgleisigen Eisenbahnen dürfen in den Hauptgleisen in  
 Regel keine Weichen vorkommen, welche mit der Spitze gegen die Fahrt-  
 richtung gelegen sind.

9. In solchen Stationen, welche von Hängen ohne Haltehalt durch-  
 fahren werden, muß jede Ausnahme hiervon durch die Generalinspektion  
 österreichischer Eisenbahnen ausdrücklich genehmigt sein.

#### D. Ein-

6. Auf eingleisigen Bah-  
 nen, daß die Einfahrt  
 hergestellt werde und 1  
 mehr als zwei Weichen

5) Bei Veränderungen b  
 können bestehender einge-  
 m Sinne vorzugehen, un-  
 zu ergreifen.

8. Bezüglich jener Stationen der bestehenden eingleisigen Eisenbahnen,  
 die bestehende Norm die Weichenanlage noch nicht durchführt ist,  
 als Hauptgleise in der Bahnachse liegt oder auch anderweitige gün-  
 stige Umstände localer Natur obwalten, wird es dem Ermessen der Eisen-  
 bahnenverwaltung anheimgegeben, unter ihrer Verantwortung nach Ermessung  
 die Weichenanordnung der bestehenden Umstände, für jede einzelne Station  
 für alle dort vorkommenden Fälle die Einfahrt, Durchfahrt und Ab-  
 fertigung zu regeln.

Abweichungen von der im Allgemeinen anzustrebenden einseitigen  
 Einrichtung, welche unter Andern auf der Eubahn schon seit Jahren  
 eintreten und anhaltend eingehalten wird, können in den nachfolgenden  
 eingleisigen Bahnenverwaltungen als zwingend betrachtet werden:  
 bei Hängen, welche die Station ohne Haltehalt durchfahren,  
 bei Abfertigung eines Personenzuges mit einem Lastzuge, wobei der letztere  
 zwischen den Personenzug und das Aufnahmegebäude zu stehen käme;  
 bei Abfertigung eines Personenzuges, wobei der letztere zwischen  
 dem früher angekommenen und das Aufnahmegebäude zu stehen käme;  
 bei Abfertigung eines Personenzuges mit einem ohne Haltehalt durch-  
 fahrenden Zuge, wobei dieser das zwischen dem Personenzug und dem  
 Aufnahmegebäude gelegene Gleis zu befahren hätte,  
 bei Überholung eines Zuges durch einen nachfolgenden.

Die hinsichtlich der Weichenanlage der bestehenden Verhältnisse für jede  
 von festzusetzenden Bestimmungen sind, sowohl dermalen, als bei jeder  
 zum Wandern begründet und mit den Stationsplanen belegt, der  
 Generalinspektion der österreichischen Eisenbahnen unterbreitet zur Kenntnis-  
 nahme.

7. Der Bernburg-Cottbus-Posen Eisenbahn, mit rechtsseitig geraden  
 Weichenanlagen wird ausnahmsweise bis auf Weiteres die Weichenanlage  
 längere Zeit der Weichenanlage und das hierdurch bedingte rechts-  
 seitige Einfahren in die Station gestattet. (RGZ. 12. März 1856,  
 Nr. 68. 1878. 26.)

**§. 37.** Extrazüge sind so einzurichten, daß durch dieselben der Gang der regelmäßigen Personenzüge nicht gestört wird. Vom Stattfinden solcher müssen vor deren Abgange alle Wächter der Bahn verständiget werden.

**§. 38.** Einzelne auf der Bahn verkehrende Maschinen sind der Regel nach als Extrazüge auch in Bezug auf die festgesetzte Fahrgeschwindigkeit (§. 6) zu behandeln.

Ausnahmen in letzterer Beziehung sind bloß bei commissionellen Proben der Maschinen gestattet.

**§. 39.** Das zur Beaufsichtigung des Zuges bestimmte Beaufsichtigungspersonale muß während der Fahrt einen zur wirksamen Beaufsichtigung des Zuges und zum Behufe der Erkennung der Signale angemessenen Platz erhalten.

**§. 40.** Auf jeder größeren Station soll eine leicht sichtliche, in der Dunkelheit zu beleuchtende Uhr vorhanden sein. Jedes Bahnwächterhaus ist mit einer Uhr zu versehen, welche nach einer Normaluhr zu reguliren ist.

Jeder Locomotivführer muß im Dienste fortwährend eine auf solche Weise regulirte Taschenuhr bei sich tragen.

#### m. Bewachung der Bahn und Signale.

**§. 41.** Die Bahn muß dort, wo es zur Verhütung von Unglücksfällen von der Behörde insbesondere vorgeschrieben wird, gehörig eingefriedet werden.

Die Uebergänge sind mit starken Barrieren in einer Entfernung von mindestens zwölf Fuß von der Mitte des nächst liegenden Bahngeleises zu versehen.

Mindestens fünf Minuten vor dem Eintreffen des Zuges werden die Barrieren der Wegübergänge geschlossen.

Zehn Minuten vor dem erwarteten Eintreffen des Zuges dürfen Heerden nicht mehr über die Bahn getrieben werden.

Inwiefern die Uebergänge über die Bahn auch erleuchtet werden müssen, wird nach den Ortsverhältnissen besonders festgesetzt.

Die nach §. 41 der Eisenbahnbetriebsordnung vom 16. November 1851, RGW. Nr. 1 ex 1852, fixirte Entfernung von 12 Fuß oder 3.79 m zwischen Geleismitte und dem nächstliegenden Theile des Schrankens ist unter allen Umständen, also auch bei schiefen Rampen, in senkrechter Richtung auf die Bahn einzuhalten. (SM. 30. Mai 1882, S. 16644, GB. 1882:92.)

**§. 42.** Die Untersuchung der Bahn durch die Bahnwächter, und die Ueberwachung der Wechsel durch dieselben, hat im Sinne einer Instruction zu geschehen.

dort, wo die Wächter bei regelmäßigem Verkehre der Züge nicht stens fünf Stunden ununterbrochen Ruhe haben, hat eine Ablösung den alle 36 Stunden stattzufinden. Die Verwaltungen werden für überzügliche Durchführung dieser Anordnung auf den ihnen unter den Eisenbahnlinien verantwortlich gemacht. (SM. 12. August 1865, 29, EB. 1865 : 38.)

Ich finde mit Bezug auf den Erlaß vom 12. August 1865 zu ver-  
 daß: 1. dort, wo die Betriebsintensität eine so starke ist, daß die  
 und Weichenwärter innerhalb je vierundzwanzig Stunden nicht  
 fünf Stunden ununterbrochen der Ruhe pflegen können, eine Ablösung  
 ten muß, und zwar entweder: nach abgelaufenen vierundzwanzig  
 Stunden auf mindestens sechs Stunden, nach abgelaufenen dreißig  
 Stunden auf mindestens acht Stunden, oder nach abgelaufenen sechs-  
 eißig Dienststunden auf mindestens zwölf Stunden, wobei die An-  
 ung von sechsunddreißig Dienststunden nur ganz ausnahmsweise  
 ig ist; 2. daß eine längere Dienstbauer als sechsunddreißig Stunden  
 eine solche Unterbrechung überhaupt nicht vorkommen darf; 3) daß  
 Dienstzuweisung, welche alle Nächte absorbiert, selbst dann nicht platz-  
 n darf, wenn das betreffende Individuum auch stets bei Tag frei  
 4. daß es für Ausnahms- und jene Fälle, in denen der Dienst  
 vers anstrengend ist, der Generalinspektion vorbehalten bleibt, beson-  
 Anordnungen zu treffen. (SM. 8. Juni 1874, Z. 42158, EB.  
 : 67.)

. 43. Jeder Zug, welchem ein anderer in kurzer Zeit  
 soll, muß mit einem diesen Umstand anzeigenden Sig-  
 ersehen sein.

. 44. Die Bahn ist mit Abtheilungszeichen zu ver-  
 welche vom Zuge aus deutlich zu erkennen sind. Ebenso  
 n den Wechelpunkten der Gefälle Zeichen aufzustellen,  
 en die Verhältnisse der Höhen zu den Längen deutlich  
 ehen sind.

. 45. Diejenigen Strecken, welche gar nie oder bloß  
 ise mit der im §. 5 festgesetzten größten Geschwindigkeit  
 en werden dürfen, sind als solche durch unzweifelhafte,  
 Züge aus leicht sichtbare Signale zu bezeichnen.

. 46. An jedem sich im Dunkeln bewegenden Zuge  
 von außen Laternen angebracht sein, die es möglich  
 1, damit sowohl die Richtung des Zuges zu erkennen,  
 ch eine allfällige Abtrennung eines Theiles des Zuges  
 am Zugspersonale leicht zu bemerken ist.

. 47. Alle Bewegungen der Locomotive auf der Bahn  
 gehörig signalisirt werden.

Arbeitszüge müssen wenigstens eine Viertelstunde vor der  
 eten frühesten Ankunft eines anderen Zuges das von  
 befahrene Geleise verlassen.

48. Wechsel für durchgehende Züge, bei welchen,

wenn sie nicht richtig gestellt sind, die Züge aus dem Geleise kommen können, sind nicht zulässig.

An den Wechsellern der durchgehenden Züge müssen solche Zeichen angebracht werden, daß sowohl beim Tage, als im Dunkeln zu erkennen ist, welches Geleise dem kommenden Zuge geöffnet ist.

§. 49. Es müssen solche Einrichtungen getroffen werden, daß eine allezeit sichere Communication zwischen dem Zugbegleitungs-personale mit dem Maschinisten und die in dem §§. 50 bis inclusive 54 angegebene Signalisirung stattfinden kann.

§. 50. Die Bahnwächter müssen dem herannahenden Zuge auf unzweideutige Art signalisiren können:

- a) daß der sicheren Befahrung der Bahn kein Hinderniß entgegenstehe;
- b) daß langsam gefahren, oder
- c) daß ganz still gehalten werden soll.

§. 51. Das Zugbegleitungs-personale muß das Signal zum Halten oder Langsamfahren geben können.

§. 52. Die Locomotivführer müssen das Zeichen zum Achtgeben, Bremsenanziehen und Bremsenloslassen geben können.

§. 53. Der Bahn entlang müssen nach beiden Richtungen wenigstens die Signale gegeben werden können, daß der Zug nicht abgehe, daß der Zug von der nächsten Station abgegangen sei, und daß eine Hilfsmaschine kommen solle.

§. 54. Alle in den vorstehenden Paragraphen bezeichneten Signale müssen selbst dann, wenn kein Telegraph vorhanden, oder derselbe gestört ist, gegeben werden können.

Nachdem das Telephon gegenüber den gewöhnlichen bei den österreichischen Bahnlinien im Gebrauche stehenden elektrischen Schreibapparaten eine für Zugverkehrszwecke bedeutend geringere Verlässlichkeit bietet und sehr leicht zu Mißverständnissen führen kann, so werden alle jene Bahnverwaltungen, welche bisher ohne hierortige Genehmigung Telephonapparate und zugehörige Leitungen errichtet und entweder direct oder indirect für Zugverkehrs- oder anderweitige Eisenbahnzwecke in Gebrauch genommen haben, sowie jene, welche derartige Apparate aufzustellen und in Gebrauch zu nehmen beabsichtigen, angewiesen, nachträglich, beziehungsweise rechtzeitig vor deren Einführung um die betreffende Genehmigung anzusuchen und die bezüglichen Instructionen hierorts in Vorlage zu bringen. (GZ. 30. Juni 1883, Z. 2054, GB. 1883 : 85.)

Den Eisenbahngesellschaften, längs deren Bahnlinien elektro-magnetische Telegraphenleitungen bestehen, wird für die Correspondenz ihrer Organe, d. i. der Generaldirectionen und Betriebsdirectionen, dann der selbständigen Streckenchefs und der Stationschefs, mit den Organen



Staatstelegraphenanstalt, d. i. der Staatstelegraphendirection, den Telegrapheninspectoren, den exponirten Bauleitern und den Vorständen der Staats-Telegraphenstationen, insofern dieselbe den Telegraphenbau, die Leitungsaufsicht, die Controle des Betriebs-Telegraphendienstes, endlich die Beförderung von Privatdepeschen auf den Betriebsleitungen und die darauf bezügliche Berechnung und Saarabfuhr zum Gegenstande hat, die Portoreiße bei der Brief- und Fahrpost bewilligt, wenn die betreffenden Sendungen mit dem Staatsiegel versehen und mit der Aufschrift „In Staatstelegraphenangelegenheiten“ bezeichnet sind. (RM. 22. Jänner 1860, S. 59239, BB. Nr. 6.)

Es ist die Wahrnehmung gemacht worden, daß von Seite einiger Eisenbahnbetriebs-Telegraphenstationen eine größere Zahl von Privatdepeschen als gebührenfreie Bahnbetriebscorrespondenz behandelt und befördert worden ist, ohne daß dieser ungehörige Vorgang von den zur Ueberwachung der betreffenden Stationen berufenen Organen der Staatstelegraphenanstalt zum Gegenstande der Anzeige gemacht worden wäre.

Die Direction erhält daher den Auftrag, mit allem Nachdrucke dahin zu wirken, daß die bezüglichen Vorschriften genauestens beobachtet werden und alle zur Controle in Eisenbahnbetriebs-Telegraphenleitungen eingehalteten Staatstelegraphenstationen sich die aufmerksame Ueberwachung der darauf beförderten Correspondenzen angelegen sein lassen, insbesondere aber sind die Linienrevisoren und die zur periodischen Vereisung des Bezirkes berufenen Beamten der Direction zur genauen Revision der Betriebsdepeschenprotokolle der Eisenbahntelegraphenstationen, gelegentlich ihrer dienstlichen Anwesenheit bei diesen Stationen, und zur sofortigen Anzeige aller hiebei vorgefundenen Anstände anzuweisen und zu beauftragen, die geschehene Revision der Betriebsdepeschenprotokolle in denselben rüchthlich zu machen. (RM. 5. Jänner 1880, S. 1972, GB. 1880 : 23.)

## B. Verpflichtungen der bei Staatsbahnen angestellten Beamten und Diener.\*)

Bei dem unmittelbaren Betriebe der Bahn durch die Staatsverwaltung.

§. 55. Die Beamten und Diener der Staatsbahnen, deren Betrieb unmittelbar von der Staatsverwaltung geleitet wird, erhalten von derselben genaue Dienstesvorschriften. Sie sind für die genaue Befolgung dieses Gesetzes überhaupt, und der Dienstesinstructionen insbesondere verantwortlich.

Jede Vernachlässigung oder Uebertretung dieser Instruction zieht eine Ahndung im Disciplinarwege (Abtheilung D) oder im strafgerichtlichen Wege, oder in beiden Wegen zugleich, nach sich. Nebstbei bleibt der Uebertreter der Instruction auch für allen hiedurch verursachten Schaden verantwortlich.

Die angestellten Beamten und Diener sind verpflichtet, alle Vorsicht und Aufmerksamkeit anzuwenden, um die voll-

\*) Die auf die Rechte und Pflichten des Eisenbahnpersonales Bezug habenden Vorschriften folgen in einem späteren Abschnitte.

kommene Ordnung, Regelmäßigkeit und Sicherheit des Betriebes zu erhalten, und Unglücksfällen vorzubeugen, wenn auch die Fälle, um die es sich handelt, nicht einzeln in der Dienstesvorschrift vorgesehen sein sollten.

§. 56. Das übrige Verhältniß der an den Staatsbahnen, welche unmittelbar von der Staatsverwaltung betrieben werden, Angestellten zur Staatsverwaltung wird durch eine Dienstesordnung geregelt werden.

#### b. Bei Verpachtung des Betriebes.

§. 57. Wird an den Staatsbahnen der Betrieb nicht unmittelbar von der Staatsverwaltung geleitet, sondern ist dieser Betrieb einer Privatperson oder einem Privatverein zur Besorgung überlassen, so haben diese Privatperson oder dieser Privatverein (unbeschadet des allenfälligen Vertragsverhältnisses zur Staatsverwaltung), sowie die von diesen Privatpersonen oder Vereinen angestellten Beamten und Diener, rücksichtlich des Bahnbetriebes, alle Verpflichtungen und Verbindlichkeiten, welche in diesem Gesetze überhaupt, und in der folgenden Abtheilung (') insbesondere den Privateisenbahn-Unternehmungen und den von ihnen aufgestellten Beamten und Dienern auferlegt sind.

#### c. Verpflichtungen der Privateisenbahn-Unternehmungen, sowie ihrer Beamten und Diener.\*)

##### a. Erwirkung der Concession.

§. 58. Auf welche Weise die Concession zu einer Privateisenbahn erwirkt werde, was in dieser Beziehung zu erfüllen und auszuweisen sei, unter welchen Umständen zu diesem Behufe ein Verein überhaupt, und ein Actienverein gebildet werden dürfe, ist in dem Eisenbahn-Concessionsgesetze, ferner in den Gesetzen über Vereine überhaupt und über Actienvereine insbesondere näher auseinandergesetzt.

##### b. Aufstellung einer Direction.

§. 59. Jeder zum Betriebe einer Eisenbahn gehörig autorisirte Privatverein ist verpflichtet, zur Leitung dieses Betriebes eine eigene Direction aufzustellen, und die Per-

\*) Die auf die Rechte und Pflichten des Eisenbahnpersonales Bezug habenden Vorschriften folgen in einem späteren Abschnitte.

Publikum gegenüber als Bevollmächtigter des Ver=her für alle Handlungen und Unterlassungen dieser zivilrechtlich verantwortlich ist.

Bei sind aber die Mitglieder dieser Direction auch nlich für alle, auf den Eisenbahnbetrieb Bezug pandlungen und Unterlassungen verantwortlich.

ahnengesellschaften können nicht bei den Gerichten der Stations=ern auch rücksichtlich der von den Stationen abgeschlossenen nur am Sitze ihrer Direction geklagt werden. (OGG. 19. Aug. 049; Epstein Nr. 39.)

Namens von Eisenbahngesellschaften sind durch den gesammten wie er zur Zeit der Eidesablegung zusammengesetzt ist, abzu= (OGG. 22. April 1874, Z. 3733; Röll Nr. 123.)

ahnengesellschaften können nur am Sitze des Verwaltungsrathes, am Sitze der Betriebsdirection belangt werden. (OGG. 30. Juni 250; Röll Nr. 157.)

tlliche Eingaben einer Eisenbahngesellschaft, welche von dem alldirection der Letzteren vertretenden Beamten unterschrieben fen auch in dem Falle, wenn nicht erhellt, daß die Eingabe unterschriebenen Beamten selbst verfaßt ist, keiner Fertigung i Rechtsfreund. (OGG. 7. Sept. 1875, Z. 9733; Röll Nr. 166.)

Betriebsdirection einer Eisenbahnunternehmung ist als solche xeterin derselben; die gegen sie gerichtete die Eisenbahnunter= betreffende Klage verfehlt die zu belangende Person und ist .. (OGG. 4. Mai 1882, Z. 4243, österr. Ger. Btg. 1884 : 1.)

änderung in periodischen, von dem Ministerium für Handel, Gewerbe und öffentliche Bauten festzusetzenden Fristen zur Kenntniß dieses Ministeriums und des Staatthalters zu bringen.

Ich finde mich auf Grund des mit dem Herrn Minister des Innern gepflogenen Einverständnisses bestimmt, die Verwaltungen der meinem Verwaltungsbereiche angehörigen Eisenbahnen von der nach §. 61 der Eisenbahnbetriebsordnung bisher vorgeschriebenen Vorlage der Verzeichnisse der sämtlichen bei denselben angestellten Beamten und Diener, sowie der dießfälligen Veränderungsausweise an die politischen Landesstellen fortan bis auf Weiteres zu entheben.

Es wird sonach den Eisenbahnunternehmungen, unbeschadet der etwa späterhin für erforderlich erachteten Zurücknahme der obigen Erleichterung und mit dem ausdrücklichen Vorbehalte des aufrechten Bestandes der erwähnten gesetzlichen Verbindlichkeit, im Sinne des §. 59 der Eisenbahnbetriebsordnung lediglich obliegen, den betreffenden Landeschefs die zur obersten Leitung der Verwaltung und des Betriebes, sowie zur Vertretung in diesen Richtungen nach Außen hin bestellten Organe, ferner dort, wo die Centralleitung außer Landes ihren Sitz hat, die mit der Verkehrsüberleitung im Lande betrauten Oberbeamten, sowie die dießfalls eintretenden Änderungen bekannt zu geben, den Bezirkshauptmannschaften aber die Chefs der in ihrem Bezirke bestehenden Eisenbahnstationen von Fall zu Fall namhaft zu machen. (HM. 6. Juni 1876, J. 3936, GB. 1876 : 66.)

#### d. Instructionen und Verpflichtungen dieser Beamten und Diener.

**§. 62.** Die verschiedenen Classen des Betriebspersonales müssen mit Dienstesvorschriften und Instructionen theilhaft werden, in welchen die ihnen obliegenden Pflichten, und die zur Erhaltung der Ordnung, Regelmäßigkeit und Sicherheit des Betriebes geeigneten, zur Richtschnur erteilten Vorschriften, genau und umständlich zu bezeichnen sind.

Auch ist ein eigenes Normale über die Eigenschaften zu erlassen, welche für den einen oder den anderen Dienstposten erforderlich sind.

Diese Dienstesvorschriften und das eben erwähnte Normale sind von der Betriebsunternehmung noch vor ihrer Einführung (die bei Erlassung dieses Gesetzes aber bereits eingeführten Dienstesvorschriften und Instructionen binnen Einem Monate nach Kundmachung derselben) der Staatsverwaltung vorzulegen, und die von derselben aus öffentlichen Rücksichten hierüber etwa gemachten Erinnerungen zu beachten und zu befolgen.

**§. 63.** Die im §. 55 für die Betriebsorgane an den von der Staatsverwaltung selbst betriebenen Staatseisenbahnen

gegebenen Vorschriften zur Herstellung und Erhaltung der Ordnung und Sicherheit des Betriebes, sowie zur Abwendung von Unglücksfällen, gelten auch für die an Privateisenbahnen (und an den von Privatpersonen betriebenen Staatsbahnen) angestellten Beamten und Diener.

Im Sinne des §. 55 ist auch jede Dienstesvernachlässigung oder Uebertretung der Instruction und dieses Gesetzes an diesen Beamten und Dienern strenge zu ahnden, und es bleiben dieselben nebstbei für allen hiedurch verursachten Schaden verantwortlich.

#### e. Rechnungsführung.

§. 64. Die Privateisenbahn-Unternehmungen sind verpflichtet, über alle Theile ihrer Administration genaue und deutliche Rechnung zu führen, hierin die ihnen aus öffentlichen Rücksichten von dem Ministerium für Handel, Gewerbe und öffentliche Bauten zukommenden Weisungen zu befolgen, sowie jederzeit den hiezu speciell beauftragten Abgeordneten dieses Ministeriums die Einsicht in diese Rechnungen, sowie in alle wie immer Namen habende Betriebsacten und Bücher zu gestatten, und alle von denselben etwa angesprochenen Ausweise zu liefern und Auskünfte zu erstatten.

#### f. Steuerentrichtung.

§. 65. Inwieferne von den Privateisenbahn-Unternehmungen oder von den zu diesem Zwecke verwendeten Capitalien, Grundstücken und Gebäuden eine Steuer, eine Stempel- oder sonstige Abgabe zu entrichten ist, wird in den beschlagnigten Steuervorschriften festgesetzt.

##### 1. Grundsteuer.

Im Ansehung des Gesetzes vom 24. Mai 1869, RGZ. ist die den Staatsbahnen bisher gesetzlich zugestandene von der Grundsteuer, da mit der Einführung der Grundsteuer nach dem obigen Gesetze (§§. 16 und 29 dieses Gesetzes) das der Eisenbahnen ohne Unterschied, ob Staats- oder Privat- als Parificationsland behandelt und besteuert wird. (F.R. 1881, S. 25967 ex 1880 und F.R. 6. August 1881, S. 1753, 1881.)

##### 2. Gebäudesteuer.

Nach dem L. Patent vom 10. October 1849 ist die Besteuerung der Wohngebäude nach dem Einkünfte außer jenen Ortschaften, wo die Kirche verwaltet, nur auf jene Gebäude auszu dehnen, welche durch Benutzung benutzt werden

In Bezug auf die den Eisenbahngesellschaften gehörenden Gebäude wird bemerkt, daß die Bahnwächterhäuser, dann die Stationsgebäude oder Bahnhöfe, und zwar letztere, insoweit sie nur für Zwecke des Bahnbetriebes verwendet werden, von der Hauszinssteuer frei zu lassen sind.

Werden aber in solchen Stationsgebäuden Wohnungen an Bahnbeamte und Diener überlassen, so sind die obigen Gebäude nur dann von der Hauszinssteuer freizuhalten, wenn die Ueberlassung dieser Wohnungen ganz unentgeltlich geschieht — und die betreffenden Beamten oder Diener im Grunde ihrer Dienstplichten genöthigt sind, in den bezeichneten Gebäuden zu wohnen.

Treffen diese beiden Bedingungen, deren Vorhandensein die Bahngesellschaft nachzuweisen hat, nicht zu, oder bezieht die letztere für die Ueberlassung entweder durch einen dem Zinswerthe der Wohnung entsprechenden Abzug am Gehalte oder Lohne oder durch Einziehung des festgesetzten Quartiergeldes des betreffenden Bediensteten von dem Gebäude einen Zins, so wird der letztere ebenso wie der Zins der in solchen Gebäuden etwa an Restaurateure vermiethteten Localitäten und somit nach §. 6 der Verordnung des Finanzministeriums vom 9. August 1850, RGZ. Nr. 333, das ganze Gebäude der Hauszinssteuer zu unterliegen sein, soferne nicht die Bestimmungen des §. 7 Abs. 2 und §. 8 Abth. 2 der obigen Verordnung Anwendung haben.

Die für die Zwecke des Bahnbetriebes nothwendigen Betriebsgebäude, Werkstätten, Waaren- und Materialmagazine sind von der Hauszinssteuer freizulassen, es wäre denn, daß eine Veräußerung dieser Gebäude im Wege der Vermiethung stattfände.

Bei Magazinen tritt aber eine Vermiethung im Sinne des Gesetzes nur dann ein, wenn dieselben nicht von der Bahnverwaltung selbst zu Betriebszwecken, insbesondere zur Aufbewahrung von Gütern benutzt werden, welche derselben zur Beförderung übergeben werden, und rücksichtlich welcher der Bahngesellschaft nach dem Betriebsreglement die Haftung obliegt, sondern auf Grund eines besonderen Uebereinkommens an Privatmiethweise in der Art überlassen werden, daß der Bahnverwaltung während der Dauer des Miethvertrages kein Dispositionsrecht bezüglich der vermiethteten Localitäten zusteht, jedoch reglementmäßig auch keine Haftung für die in den letzteren aufbewahrten Güter obliegt.

Hienach unterliegt also der von den Bahnverwaltungen für die Aufbewahrung von Waaren und Gütern eingenommene sogenannte Lagerzins, welcher sich als ein vom Miethzinse wesentlich verschiedener Ertrag darstellt, nicht der Hauszinssteuer. Dieser Lagerzins bildet einen Theil der zur Einkommensteuerbemessung einzubekennenden Gesamteinkommen der Bahngesellschaft.

Die zu den Stationsplätzen einbezogenen, der Bahngesellschaft gehörigen Parzellen, welche im Grundparzellenprotokolle katastrirt, der Grundsteuer unterliegen, sind auch im Falle ihrer entgeltlichen Ueberlassung als Lagerplätze an Parteien bezüglich des Pachtzinses nicht der Hauszinssteuer einzubeziehen. Als Hofräume eines Bahngebäudes sind aber lediglich die nicht verbauten Theile der im Bauparzellenprotokolle katastrirten bezüglichen Bauparzellen anzusehen. Solche Hofräume sind, wenn sie als Lagerräume benutzt werden, in Bezug auf die Besteuerung ebenso wie die Magazine zu behandeln, und wird überhaupt nur im Falle der wirklichen Vermiethung solcher Hofräume vom dießfälligen Ertrage die Hauszinssteuer zu bemessen sein.

Bei jenen im gegenwärtigen Erlasse besprochenen, in die Hauszinssteuer nicht einzubeziehenden Gebäuden, welche Wohnbestandtheile enthalten, und die daher nach den bestehenden Vorschriften der Hauszinssteuer unterliegen, bleibt die Verpflichtung zur Entrichtung der letztern

selbstverständlich unberührt. (SM. 7. Februar 1874, J. 22479, Blg. Böhm., Kärnt., O.-De., Bulow.)

Was die zu den Staatseisenbahnen gehörenden Gebäude (Betriebsgebäude, Wächterhäuser) betrifft, so sind dieselben nach den über die Steuerpflicht der Staatsgebäude überhaupt bestehenden Directiven zu behandeln, wonach die Staatsgebäude im Allgemeinen von der Steuerentrichtung befreit sind und nur die ganz oder theilweise vermiethteten Gebäude bezüglich des aus der Vermiethung entfallenden Ertrages der Gebäudesteuer unterzogen werden.

Diese Steuerfreiheit bleibt den Gebäuden der Staatseisenbahnen auch dann ungeschmälert, wenn die Bahn im Betriebe von Privaten sich befindet, und würde nur dann erlöschen, wenn diese Gebäude im Wege der Vermiethung benützt werden oder in den eigenthümlichen Besitz eines Privaten übergehen. (SM. 6. August 1881, J. 1753, GB. 1881 : 98.)

Nur die ganz oder theilweise vermiethteten Staatsgebäude sind bezüglich des aus der Vermiethung entfallenden Ertrages der Gebäudesteuer zu unterziehen. Es sind daher die theilweise nur von Bediensteten der Bahn bewohnten, oder für Bahnhofrestaurationen benützten, dem Staate gehörigen Bahngebäude, ebenso wie die den Bahnbediensteten ganz überlassenen staatlichen Bahngebäude nur bezüglich desjenigen Ertrages der Hauszinssteuer zu unterziehen, welcher dem Staate auf Grund eines zwischen ihm und den Bahnbediensteten oder dem Bahnhofrestaurateur bezüglich dieser Gebäude abgeschlossenen Miethvertrages zufließt. (SM. 9. November 1881, J. 35407, GB. 1881 : 135, Blg. Kärnt. 1882 : 19, Dalm. 1882 : 28.)

Ohne den gesetzlichen Bestimmungen, über die Steuerfreiheit der Staatsgebäude im Allgemeinen, zu derogiren, hält das Finanzministerium bezüglich der zu den Staatseisenbahnen gehörigen Gebäude die Gewährung der zeitlichen, d. i. aus dem Titel der Ausführung abgeleiteten Steuerfreiheit für Hochbauten der vom Staate gebauten und diesem gehörigen Eisenbahnen für zweckentsprechend und nothwendig, da während der Dauer der aus dem Titel der Ausführung gebührenden zeitlichen Steuerfreiheit Vermiethungen dieser Gebäude eintreten, vielleicht auch die vom Staate gebauten Eisenbahnen ganz oder theilweise in Privathände übergehen, in diesem Falle aber die zu denselben gehörigen Gebäude zwar den Anspruch auf die in der Eigenschaft des Besitzers begründete Steuerbefreiung, nicht aber jene auf die zeitliche Steuerfreiheit aus dem Titel der Ausführung für die noch nicht abgelaufene Dauer verlieren können, und es kaum möglich wäre, die für die Gewährung der letzteren erforderlichen Thatsachen und Verhältnisse bei Eintritt einer Besitzveränderung nachträglich mit der Genauigkeit zu constatiren, welche im Interesse des Aetars und des seinerzeitigen Privateigenthümers oder permanenten Nutznießers solcher Gebäude liegt. (SM. 11. Juli 1877, J. 17426, GB. 1877 : 73.)

### **3. Erwerb- und Einkommensteuer.**

Da über die Verpflichtung der Eisenbahnunternehmungen zur Entrichtung der bestehenden directen Steuern Zweifel entstanden sind, so hat die vereinte Hofkanzlei mit Decret vom 10. Juli 1898 beiliegende drei Verordnungen in Abschrift mitgetheilt.

Nach den in diesen Verordnungen ausgedrückten Grundsätzen ist sich auch in Ansehung der Erwerbsteuerbehandlung zu benehmen.

#### **Beilage II.**

Rücksichtlich der Gewerbe und Hilfsunternehmungen, die mit der Eisenbahnunternehmung in Verbindung stehen, begründet die in dem

Erlasse an die Regierung bezogene Verordnung vom 3. August 1880 die Unterscheidung: ob jene Hilfsunternehmungen allein und ausschließlich für die Errichtung oder Erhaltung der Eisenbahn bestehen, oder ob sie im Allgemeinen für den Privatverkehr arbeiten oder ihre Producte im Handel absetzen.

Im ersteren Falle tritt keine Erwerbsteuerpflichtung ein, im letzteren Falle aber ist die Bedingung dazu vorhanden.

So können Wagnereien, Schmieden, Sattlereien zc., welche die Eisenbahnunternehmung aufstellt, wenn sie bloß für die Unternehmung selbst verwendet werden, und in so lange sie nicht auch für Fremde arbeiten, kein Object der Besteuerung sein. Dagegen sind Wirthshäuser, welche die Unternehmung in den Stationspunkten der Bahn anlegt, und auch dem Besuche von Fremden öffnet, als gesonderte Unternehmungen der Erwerbsteuer zu unterziehen, zu welcher der Wirthshauspächter verpflichtet ist, wenn ein solcher besteht.

### Beilage III.

Das Privilegium für eine Eisenbahnunternehmung ist, insoweit als dasselbe auf die besondere Berechtigung gerichtet ist, auf der Eisenbahn Personen zu befördern, Güter und Waaren mit eigenen Wägen zu verführen, allerdings der Erwerbsteuer zu unterziehen.

Als steuerpflichtiger Repräsentant einer solchen Unternehmung erscheint die Direction der Unternehmung, insoweit die ange deutete besondere Berechtigung unmittelbar von der Privilegiumsinhabung ausgeht wird, oder es gilt dafür nach den Bestimmungen des Erwerbsteuergesetzes der Pächter, wenn jene Berechtigung im Ganzen oder streckenweise im Pachte betrieben wird.

Die Bemessung und Vorschreibung der Erwerbsteuer hat daher in demjenigen Lande, und in demjenigen Bezirke stattzufinden, wo die Direction oder die Pachtung der Unternehmung ihren Sitz oder Wohnort hat.

Die Bemessung der Erwerbsteuer für Unternehmungen dieser Art ist mit Rücksicht auf die bestehenden gesetzlichen Bestimmungen nach jener Beschäftigungsabtheilung einzurichten, in welche die einzelne Unternehmung ihrer Beschaffenheit und ihrem Umfange nach gehört.

Insoweit übrigens die Unternehmung der Privilegiumsinhabung oder jene eines Pächters sich auf mehrere Provinzen ausdehnt, versteht es sich, daß es der bemessenden Behörde obliegen werde, sich im Einvernehmen mit der betreffenden Landesstelle, die zur Bemessung des Steuerbetrages erforderlichen Daten zu verschaffen.

Die Steuerpflichtigkeit solcher Unternehmungen kann nach ihrer Beschaffenheit nicht wohl früher, als mit dem Zeitpunkte eintreten, wo das Privilegium zur Ausführung und Benützung gekehrt. (Hftzb. v. 11. März 1834, Z. 131, Prov. GS. Böhm., 16. Bd., Nr. 101; Laib. Gouv. 20. Bd., Nr. 80; Hftzb. v. 10. Juli 1838, Z. 2242, Prov. GS. N.-De. 20. Th. Nr. 163, Steier. 20. Th. Nr. 112, Tir. u. Vorarlb. 25. Bd. Nr. 100.)

In Uebereinstimmung mit dem Grundsatz, nach welchem der Realbesitz der Staatseisenbahnen nach der Analogie der Staatsstraßen von der Realsteuer frei gelassen wurde, und in der Erwägung, daß diese Anstalten aus höheren politischen Rücksichten vom Staate übernommen oder ausgeführt werden, und daher den Staatsmonopolen und Regalien in Ansehung der Besteuerung gleich zu stellen sind, findet das Finanzministerium über die zur Sprache gekommene Frage der Einkommensteuerpflicht der Staatseisenbahnen zu erklären, daß dieselben weder der Erwerb- noch der Einkommensteuer zu unterziehen sind.

Es versteht sich jedoch, daß die Bezüge der Angestellten dieser Anstalten



nach den Bestimmungen des Gesetzes der Einkommensteuer unterliegen. (FR. 23. September 1852, S. 4091; RGZ. N.-De. Nr. 360 ex 1852: D.-De. Nr. 469 ex 1852; Salz. Nr. 268 ex 1852; Böhm. Nr. 380 ex 1852.)

Mit Zustimmung meiner beiden Häuser des Reichsrathes finde ich anzuordnen, wie folgt:

§. 1. Die Erwerb- und Einkommensteuer der Eisenbahnunternehmungen ist von jener Steuerbehörde, in deren Amtsbereich der statutenmäßige Standort der obersten Geschäftsleitung der Unternehmung gelegen ist, zu bemessen.

§. 2. Wenn die Eisenbahnunternehmung sich nur auf das Land beschränkt, wo der statutenmäßige Standort der obersten Geschäftsleitung ist, wird in diesem Lande die Erwerb- und Einkommensteuer vorgeschrieben.

§. 3. Die Gesamtsumme der von einer nicht unter dem §. 2 begriffenen Eisenbahnunternehmung zu entrichtenden Erwerb- und Einkommensteuer ist zum Zwecke der Vorschreibung auf die betreffenden Länder in folgender Weise zu vertheilen:

Befindet sich die oberste Geschäftsleitung der Unternehmung in einem der Länder, welche die Bahn durchzieht, so sind vorweg 40 Percent der Steuer in diesem Lande in Vorschreibung zu bringen, die restlichen 60 Percent aber auf die sämtlichen Länder, welche die Bahn durchzieht, nach dem Verhältnisse der Länge der betreffenden Bahnstrecke zu vertheilen und daselbst vorzuschreiben. Befindet sich aber die oberste Geschäftsleitung der Unternehmung in einem Lande, welches die Bahn nicht durchzieht, so sind in diesem Lande 10 Percent vorzuschreiben, die restlichen 90 Percent aber in den Ländern, welche die Bahn durchzieht, nach dem Verhältnisse der Länge der betreffenden Bahnstrecke in Vorschreibung zu bringen.

Die Vorschreibung hat in der Gemeinde, wo sich der Sitz der obersten Geschäftsleitung der Unternehmung, oder wenn diese außerhalb des Landes sich befindet, wo sich der Sitz der Betriebsleitung im Lande befindet, und falls in diesem Lande eine Betriebsleitung nicht bestände, in der Hauptstadt dieses Landes zu geschehen.

§. 4. Der Finanzverwaltung bleibt es unbenommen, die Abfuhr der bei den verschiedenen Cassen vorgeschriebenen Steuerbeträge bei der Steuer-casse am statutenmäßigen Standorte der obersten Geschäftsleitung der Unternehmung, und zwar auf Rechnung der bei den einzelnen Cassen vorgeschriebenen Steuergebühren zu verlangen.

§. 5. Diese Bestimmungen treten mit dem 1. Jänner 1870 in Wirksamkeit.

§. 6. Der Finanzminister ist mit dem Vollzuge dieses Gesetzes beauftragt. (Ges. v. 8. Mai 1869, RGZ. Nr. 61.)

### Gesetz vom 19. März 1887, RGZ. Nr. 33,

betreffend die Erwerb- und Einkommensteuerpflicht der Staatsseisenbahnen.

§. 1. Die im Eigenthume des Staates befindlichen Eisenbahnen sind der Erwerb- und Einkommensteuer zu unterziehen.

So weit denselben eine zeitliche Steuerbefreiung nach §. 2 nicht zukommt, hat die Steuerpflicht für die bisher ganz steuerfrei gebliebenen Bahnen mit dem Zeitpunkte des Aufhörens der Steuerbefreiung (§. 2), für die aus dem Privatbesitze erworbenen, bereits steuerpflichtig gewesen Bahnen mit dem Zeitpunkte der Eigenthumserwerbung durch den Staat zu beginnen.

§. 2. Den im §. 1 bezeichneten Staatseisenbahnen hat jedoch eine zeitliche Befreiung von der Erwerb- und Einkommensteuer, sowie von jeder neuen, an deren Stelle tretenden directen Steuer, welche etwa durch künftige Geseze eingeführt werden sollte, zuzukommen, und zwar:

- a) den vom Staate selbst gebauten Eisenbahnen und Trajectanstalten auf die Dauer von dreißig Jahren, vom Tage der Betriebsöffnung auf der ganzen Linie der betreffenden Bahn;
- b) den vom Staate aus dem Privatbesitze in sein Eigenthum erworbenen Eisenbahnen für die Dauer der mit dem Zeitpunkte der Eigenthumsübernahme der bezüglichlichen Bahn noch nicht abgelaufenen Frist der derselben mittelst der Concessionsurkunde gewährten Steuerbefreiung.

§. 3. In Bezug auf die nach §. 1 vorzunehmende Steuervorschreibung sind die daselbst bezeichneten Staatseisenbahnen, welche vom Staate selbst betrieben werden, als eine einheitliche Unternehmung zu behandeln, wobei im Sinne der mit der Verordnung des Handelsministeriums vom 23. Juni 1884, RGW. Nr. 103, kundgemachten Organisation der Staatseisenbahnverwaltung in den im Reichsrathe vertretenen Königreichen und Ländern als Sitz der obersten Geschäftsleitung Wien anzunehmen ist.

Die Ermittlung des der Einkommensteuer zu unterziehenden Reineinkommens ist auf Grund des von der Staatseisenbahnverwaltung mit dem Rechnungsabschlusse vorzulegenden Einkommenbekenntnisses den bestehenden Gesezen gemäß vorzunehmen.

Die Ausscheidung des nach §. 2 von der Steuerbemessung freizulassenden Reineinkommens der daselbst bezeichneten Staatseisenbahnen, beziehungsweise die Ermittlung des nach §. 1 der Besteuerung zu unterziehenden Reineinkommens hat nach Maßgabe der in dem betreffenden Jahre auf die steuerfreien Linien einerseits und auf die steuerpflichtigen andererseits entfallenden Brutto-Tonnenkilometer zu erfolgen.

Im Uebrigen hat die Steuervorschreibung für die Staatseisenbahnen in Anwendung des Gesezes vom 8. Mai 1869, RGW. Nr. 61, betreffend, die Bemessung, Vorschreibung und Einhebung der Erwerb- und Einkommensteuer von Eisenbahnunternehmungen in den Landeshauptstädten zu erfolgen.

§. 4. Dieses Gesez tritt mit dem Tage seiner Kundmachung in Vollsamkeit.

## **g. Fahrordnung, Tarife und Aufnahmebedingungen.**

§. 66. Die Privateisenbahn-Unternehmungen sind verpflichtet, die von ihnen festgesetzte Fahrordnung, die Tarife und Bestimmungen über den Personen- und Sachenverkehr (§. 4) vor ihrer Kundmachung, sowie jedesmal vor ihrer Abänderung der Staatsverwaltung vorzulegen.

Insbesondere bleibt der Staatsverwaltung mit Rücksicht auf die bestehenden Rechte, die Befugniß, aus öffentlichen Rücksichten übertriebene Anforderungen in den Tariffäßen zu mäßigen, mit Beachtung des Anschlusses an andere Eisenbahnen die Fahrordnung zu reguliren und die Beschaffenheit der Betriebsmittel festzusetzen.

§. 67. Was in dem §. 66 von dem Tarife im Allgemeinen angeordnet ist, gilt auch für die von den Privat-

eisenbahn-Unternehmungen festzusetzenden Affecuranz- und sonstigen Nebengebühren.

#### h. Beförderung der Post.

§. 68. Die Eisenbahnunternehmungen sind zur unentgeltlichen Beförderung der Post verpflichtet.

Die Modalitäten dieser Beförderung werden mit Rücksicht auf die abzuwaltenden Umstände und Zeitverhältnisse von dem Ministerium für Handel, Gewerbe und öffentliche Bauten festgesetzt.

Die Postanstalt ist berechtigt, sich eigener Postwaggons zu bedienen, und die unentgeltliche Beförderung derselben, sowie der die Postsendungen begleitenden Diener und Beamten, und die gehörige Verwahrung und Beaufsichtigung dieser Waggons in den Räumen der Eisenbahnunternehmung von der letzteren zu fordern.

Die Commissäre der Generalinspektion werden angewiesen, die Eisenbahnbetriebsstellen bezüglich der Briefbeförderung sorgfältig zu überwachen, die amtlichen Correspondenzen sowohl der Staats- als der Privat-eisenbahnen aber zeitweilig, und insbesondere bei vorhandenem Verdachte eines Unterschleifes entweder bei der Aufgabe oder bei der Abgabe unter Zugziehung eines Beamten der absendenden oder empfangenden Behörde der vorschriftsmäßigen oder commissionellen Eröffnung und Prüfung des Inhaltes zu unterziehen und bei vorgefundenen verbotswidrig beförderten Privatcorrespondenzen die gesammte amtliche Amtshandlung einzuleiten. (RR. 1. März 1852, S. 2871/P., RRB. I. B. 1852, S. 132.)

Nach §. 68 der Eisenbahnbetriebsordnung sind die Eisenbahnunternehmungen zur gebührenfreien Beförderung der die Postsendungen begleitenden Beamten und Diener verpflichtet.

Diese Verpflichtung hat sich selbstverständlich auch auf jene Postambulanzbeamten und Conductoren zu erstrecken, welche nach vollbrachter Begleitung der Postsendungen, sei es nun unmittelbar oder in Folge sonstiger zufälliger Ereignisse, erst später an ihren gewöhnlichen Stationsort zurückkehren. (RR. 11. Juli 1853, S. 6757/P., RRB. II. B. 1853, S. 327.)

lich,  
abu-  
ren.  
der.  
Ein-  
als  
kann  
einer  
7508

Der Verwaltungsrath der Staatseisenbahngesellschaft hat im eigenen Namen sowohl, als im Namen einer Reihe anderer Eisenbahngesellschaften, die Beförderung der Post, als möge die Verpflichtung der Eisenbahnunter-

nehmungen zur unentgeltlichen Beförderung der k. k. Post dahin geregelt werden, daß sich dieselbe nur auf die k. k. Briefpost mit Einschluß der Zeitungen, Kreuzbandsendungen, Amtspakete, Waarenmuster und Geldsendungen beschränke, ferner daß für Fahrpostsendungen ein bestimmtes Maximalgewicht, etwa 20 Pfund per Stück, festgestellt werde.

Im Hinblick auf die dormaligen Verkehrsverhältnisse in der österr.-ung. Monarchie, sowie auf die bestehenden internen Postvorschriften und auf die mit den verschiedenen fremden Staaten abgeschlossenen und derzeit in Wirksamkeit stehenden Postverträge bin ich zu meinem Bedauern nicht in der Lage, diesem Ansuchen Folge zu geben.

Ich bin weit entfernt, zu verkennen, daß die Last, welche den Eisenbahnunternehmungen durch die Verpflichtung zur unentgeltlichen Beförderung der Post auferlegt ist, bei der fortwährenden Zunahme des Fahrpostverkehrs immer größer und die Bewältigung derselben immer schwieriger wird.

Die Postverwaltung ist daher fortwährend bestrebt, die Hindernisse, welche dem Eisenbahnverkehre aus der Beförderung der großen Zahl der Postsendungen erwachsen, durch eine zweckentsprechende Vertheilung der letzteren auf die verschiedenen nach einer und derselben Richtung verkehrenden Züge zu beseitigen.

Die Postämter werden unter Einem beauftragt, die Annahme von Fahrpostsendungen, Waargeldsendungen ausgenommen, deren Gewicht 100 Pfund übersteigt, unbedingt abzulehnen. (S.M. 10. Juli 1873, S. 23951, C.B. 1873 : 169.)

### i. Militärtransporte.

**§. 69.** Wenn zur Beförderung von Truppen oder Militäreffecten von der Eisenbahn Gebrauch gemacht werden will, so ist auf Anordnung eines Militärlandes-, eines Armee-corps- oder noch höheren Militärcommando, oder des k. k. Kriegsministeriums, die Unternehmung verpflichtet, der Militärverwaltung hiezu alle dienlichen Betriebsmittel gegen eine angemessene, im wechselseitigen Einverständnisse festzusetzende Vergütung (welche jedoch die gewöhnlichen Tarifpreise nicht übersteigen darf) sogleich und mit Bevorzugung vor jedem anderweitigen Transporte zur Verfügung zu stellen.

Sollten dadurch die regelmäßigen Züge unterbrochen werden, so ist die Post mit dem Militärtransportzuge zu befördern.

### k. Im Belagerungszustande und in Kriegszeiten.

**§. 70.** Im Belagerungszustande, sowie in Kriegszeiten steht der hiezu berufenen Militärbehörde das Recht zu, soweit es strategische oder sonst militärische Rücksichten gebieten, gegen angemessene Entschädigung den Bahnbetrieb ganz oder zum Theile zu militärischen Zwecken zu benützen oder auch einzustellen.

Der Verkauf und die Verleihung von Eisenbahnfahrtriebmitteln — insoweit es sich nicht um den Uebergang und den Austausch derselben in regelmäßigen Turnus handelt — ohne vorher eingeholte h. v. Genehmigung nicht stattfinden. (HM. 30. Sept. 1880, B. 80781, **RGZ.** : 121.)

## D. Aufsicht und Controle.

### 1. Von Seite der Bahndirection.

§. 71. Die unmittelbare Aufsicht über die Bahnbeamten Diener steht der Bahndirection selbst zu.

Dieselbe hat die Verpflichtung, darüber zu wachen, daß sämtliche Beamte und Diener ihre Instructionen genau befolgen, ihre Pflichten treu erfüllen, daß die zur Sicherheit und Ordnung des Betriebes erlassenen gesetzlichen Vorschriften genau beobachtet werden.

§. 72. Die Direction ist für die Erfüllung dieser Verpflichtung verantwortlich.

Derselben steht aber auch das Recht zu, gegen die ihre Pflichten verletzenden Beamten und Diener nach Maßgabe der einschlägigen Dienstvorschriften und Instructionen, Ordnungs- und Disciplinarstrafen zu verhängen.

Die Handhabung der bestehenden Disciplinarvorschriften über die Eisenbahnbediensteten gehört dem Gebiete des öffentlichen Rechtes an. Die Gültigkeit der im einzelnen Falle getroffenen Disciplinarverfügungen kann demnach nicht nach privatrechtlichen Normen beurtheilt werden und erscheint eine Ueberprüfung von Disciplinarerkenntnissen durch den Richter überhaupt ausgeschlossen. (**RGZ.** 13. Dec. 1883, B. 7958, **RGZ.** : 121. Ger. Btg. 1884 : 9.)

### 2. Von Seite der Generalinspection.

§. 73. Die höhere Aufsicht und Controle zur Handhabung der Sicherheit und Ordnung des Betriebes der Eisenbahnen (u. z. sowohl bei Staats-, als bei Privatbahnen) wird durch die zu diesem Behufe aufzustellende Generalinspection der Eisenbahnen (einem Generalinspector und den ihm untergeordneten Commissären) ausgeübt, deren Wirkungskreis durch besondere Dienstinstruction bestimmt ist. Diese Generalinspection untersteht unmittelbar dem k. k. Ministerium für Handel, Gewerbe und öffentliche Bauten.

#### a. Im Allgemeinen.

§. 74. Die Generalinspection ist im Allgemeinen verpflichtet, die genaue Befolgung aller sich auf den Eisenbahn-

betrieb beziehenden gesetzlichen Anordnungen, und insbesondere des gegenwärtigen Gesetzes sorgfältig zu überwachen, die entdeckten Gebrechen so schnell als möglich zu beseitigen, und die Veranlassung zu treffen, daß die Schuldtragenden der gesetzlichen Ahndung unterzogen werden.

**b. In Betreff des Bauzustandes der Bahn.**

**§. 75.** Insbesondere hat die Generalinspection ihr Augenmerk auf den Bauzustand der Bahn, der Bahngebäude und des anderen Bahnzugehöres zu richten, und die Betriebsdirectionen, oder nach Umständen die Betriebsunternehmungen zu verhalten, alle, aus was immer für Ursache entstehenden, die Sicherheit und Regelmäßigkeit des Betriebes gefährdenden Mängel, Unvollkommenheiten und Schadhaftheiten auf das schleunigste zu verbessern und ordnungsmäßig herzustellen.

**c. In Betreff der Betriebsmittel.**

**§. 76.** Auf gleiche Weise liegt der Generalinspection die Verpflichtung ob, den Zustand der Betriebsmittel (des ganzen Betriebs-Fundus-instructus), sowie der zur Verhütung von Unglücksfällen, und zur Rettung beim Eintritte derselben, erforderlichen Mittel, überhaupt aller im §. 2 gedachten Gegenstände zu überwachen, und die Betriebsunternehmungen anzuhalten, dafür zu sorgen, daß diese Gegenstände stets in der gehörigen Menge und Qualität vorhanden seien.

**d. In Betreff der Fahrordnung, der Tarife und Bestimmungen über den Personen- und Sachenverkehr.**

**§. 77.** Die Generalinspection ist verpflichtet, dafür zu sorgen, daß die kundgemachte Fahrordnung, die Tarife und die Bestimmungen über den Personen- und Sachenverkehr genau beobachtet, und alle begründeten Beschwerden in dieser Beziehung mit thunlichster Beschleunigung behoben werden.

In Fällen von Störungen im Bahnbetriebe oder eingetretenen Unglücksfällen ist die Generalinspection berechtigt und verpflichtet, von der Betriebsunternehmung (sowie von *sämmtlichen* Bahnbeamten und Dienern) die *schleunigste und wirksamste* Abhilfe anzusprechen.

e. In Betreff der Beamten und Diener.

§. 78. Die Generalinspektion hat ferner das Recht und die Verbindlichkeit, sämtliche Beamte und Diener (sowohl der Staats- als Privateisenbahnen) in ihren Dienstesverrichtungen zu überwachen, und alle diejenigen, welche sich eine Außerachtlassung ihrer Instruction, oder dieses Gesetzes, oder was immer für eine Dienstesvernachlässigung zu Schulden kommen lassen, nach Maßgabe dieses Gesetzes oder der sonstigen, in dieser Beziehung erlassenen Verordnungen zur strengen Verantwortung zu ziehen, oder nach Beschaffenheit des Falles dem competenten Strafgerichte zur Bestrafung anzuzeigen.

aa. Disciplinargewalt der Generalinspektion im Allgemeinen.

§. 79. Die Wichtigkeit des Eisenbahnbetriebes für das öffentliche Wohl macht es nothwendig, der Generalinspektion in Betreff sämtlicher an Staats- und Privateisenbahnen angestellten Beamten und Diener (mit Ausnahme der im §. 85 erwähnten Directoren und Directionsmitglieder) nach Maßgabe des ihnen zu Schulden kommenden Dienstvergehens, und zwar gegen die Beamten und Diener der Privatbahnen die im §. 80 erwähnten Ordnungs- und gegen die Beamten und Diener der Staatsbahnen die in den §§. 80 und 81 angeführten Ordnungs- und Disciplinarstrafen (§. 83) zu verhängen, und bei den Staats-eisenbahn-Beamten und -Dienern auch zu vollziehen, bei den Privateisenbahn-Beamten und -Dienern aber der Direction anzuzeigen und darauf zu dringen, daß durch dieselbe deren Vollzug bewerkstelliget werde.

bb. Verfügungen zur Erhaltung der Ordnung.

§. 80. Als Verfügungen zur Erhaltung der Ordnung werden erklärt:

1. Die Mahnung, d. i. die einfache Erinnerung an die dem Beamten oder Diener obliegenden Dienstpflichten.

2. Die Rüge, d. i. der eindringliche Tadel wegen eines vorgekommenen Dienstvergehens, mit Hinweisung auf die gesetzlichen Folgen wiederholter Pflichtverletzung.

cc. Disciplinarstrafen.

§. 81. Die nach diesem Gesetze zu verhängenden Disciplinarstrafen sind:

1. Verweise, welche stets mit Androhung strengerer Disciplinarstrafen für den Fall der Wiederholung zu verbinden sind.

2. Geldstrafen bis zu dem Betrage eines Monatsgehaltes oder -Lohnes.

3. Die Dienstessuspension für die Dauer einer anhängigen Disciplinar- oder strafgerichtlichen Untersuchung.

4. Die Entfernung vom Dienste.

Auf diese Entfernung vom Dienste kann (wenn sich aus der Untersuchung zeigen sollte, daß der Schuldtragende nach seinen Kenntnissen oder seiner Gemüthsbeschaffenheit, oder wegen des wiederholt bewiesenen Mangels an dem nöthigen Fleiße, oder der erforderlichen Aufmerksamkeit für den Betriebsdienst entweder überhaupt, oder für einen gewissen Zweig desselben nicht geeignet ist) entweder auf einen gewissen Zeitraum, oder für immer, u. z. entweder allgemein oder für eine specielle Geschäftsführung erkannt werden.

Bei einer zeitlichen Ausschließung sind auch die Bedingungen vorzuzeichnen, welche für den Fall der Wiederanstellung von den Betreffenden zu erfüllen sein werden.

dd. Erkenntnisse und Rechtsmittel dagegen.

§. 82. Diese Strafen sind nach Maßgabe der eintretenden Erschwerungs- oder Milberungsumstände, mit Rücksicht auf den Grad und die Art des Dienstvergehens, auf die allenfällige Wiederholung desselben, auf die hiedurch herbeigeführte größere oder geringere Gefahr, oder die Größe des verursachten wirklichen Schadens zu bemessen.

Zur Verhängung der im §. 80, 1 und 2, und der im §. 81, 1, 2 und 3, angeführten Strafen, sowie zur Entfernung des Wächterpersonales vom Dienste sind sowohl der Generalinspector, als auch die exponirten Commissäre ermächtigt; die Entfernung vom Dienste gegen Beamte und das übrige Dienstespersonale kann bloß der Generalinspector verfügen.

Jede dießfällige Strafe muß übrigens mit einem gehörig motivirten, dem Bestraften im Originale und seiner vorgesetzten Direction in ämtlicher Abschrift einzuhändigenden Erkenntnisse nach vorhergegangener ordnungsmäßiger Erhebung oder Untersuchung ausgesprochen werden.

Bei einer solchen Untersuchung sind die Sicherheits- und politischen Behörden verpflichtet, der Generalinspektion (z. B. durch Einvernehmung von Zeugen u.) hilfreiche Hand zu leisten.



Gegen alle vorerwähnten Erkenntnisse kann die Beschwerde an das Handelsministerium gerichtet werden.

Diese Beschwerde ist längstens vierzehn Tage nach zugestelltem Erkenntnis einzubringen, und hat in den Fällen 3 und 4 des §. 81 keine aufschiebende Wirkung.

ee. Qualifikationstabellen.

§. 83. Jede zuerkannte Strafe ist in den über die Eisenbahn-Beamten und -Diener zu führenden Qualifikationstabellen (deren Formulare die Staatsverwaltung festsetzen wird), gehörig anzumerken.

ff. Ausführung der Erkenntnisse.

§. 84. Die Betriebsdirectionen der Staatseisenbahnen, sowie die Directionen der Privateisenbahnvereine sind verpflichtet, die nach Vorschrift dieses Gesetzes gefällten Erkenntnisse in Vollzug zu setzen, sowie allen zur Handhabung der Ordnung und Sicherheit des Eisenbahnbetriebes erlassenen Verfügungen der Generalinspection willige Folge zu leisten.

Insbesondere darf ein durch rechtskräftiges Erkenntnis entlassenes Individuum bei keiner Eisenbahn in dem österreichischen Reiche zu dem Geschäfte, für welches das Urtheil lautet, ohne besondere Bewilligung des Ministers für Handel, Gewerbe und öffentliche Bauten verwendet werden.

3. Strafen gegen die Direction und Mitglieder der Unternehmungen.

§. 85. Sollte eine Betriebsdirection der Staatseisenbahnen oder eine Direction eines Privateisenbahnvereines sich weigern, die Erkenntnisse oder Anordnungen der Generalinspection ungesäumt in Vollzug zu setzen, oder sollte wider Vermuthen den Directionsmitgliedern selbst irgend ein Verschulden, sei es durch eine Handlung oder Unterlassung, eine Uebertretung dieses Gesetzes oder sonstiger in Bezug auf den Eisenbahnbetrieb erlassenen Verordnungen zur Last fallen, so ist die Generalinspection verpflichtet, hievon ohne Verzug dem Ministerium für Handel, Gewerbe und öffentliche Bauten die Anzeige zu machen.

Das Ministerium für Handel, Gewerbe und öffentliche Bauten ist in solchen Fällen berechtigt, gegen die Betriebsdirectoren der Staats- und Privateisenbahnen die im §. 81

erwähnten Disciplinarstrafen in Anwendung zu bringen, u bei Privateisenbahnen überdieß die etwa schuldtragenden Mitglieder des Privateisenbahnvereines selbst durch die competente Behörde zur gesetzlichen Strafe zu ziehen.

Auch haben die betreffenden Statthaltereien das Recht über im Collegialwege gefaßte Beschlüsse die Privateisenbahn-Unternehmungen durch Geldbußen von hundert Gulden bis zweitausend Gulden C. M. oder durch sonstige gesetzliche Mittel anzuhalten, die denselben in Betreff auf Sicherheit und Ordnung obliegenden Verbindlichkeiten innerhalb eines anzuberaumenden Termines zu erfüllen.

Die dießfälligen Geldbußen sind nach fruchtlosem Bestreichen des Termines durch die Statthaltereien einzutreiben. Wären die Bahn- oder die Betriebsmittel in einen solchen Zustand gekommen, daß dadurch die Sicherheit der Benützung und des Betriebes gefährdet werden, so ist von dem Ministerium für Handel, Gewerbe und öffentliche Bauten der Betrieb auf der ganzen Bahn, oder den betreffenden einzelnen Strecken einzustellen und nöthigenfalls die Herstellung von Seite des Staates auf Kosten des Vereines zu veranlassen.

#### 4. Verwendung der Disciplinarstrafgelder.

§. 86. Sämmtliche nach diesem Gesetze im Disciplinarwege verhängten Geldbußen verfallen dem Pensionsfonde der Eisenbahnunternehmung, oder falls kein solcher Pensionsfond vorhanden ist, wenn die Privatunternehmung als solche die Strafe zahlt, dem Armenfonde des Ortes oder der Gemeinde, wo der Verurtheilte seinen Aufenthalt hat.

#### 5. Strafgerichtlich verpönte Handlungen der Angestellten der Bahn.

§. 87. Sollte ein Angestellter der Bahn in Bezug auf den Bahnbetrieb sich irgend einer in den allgemeinen Strafgesetzen für strafbar erklärten Handlung oder Unterlassung schuldig machen, so trifft denselben auch die in den Strafgesetzen verhängte Strafe, welche von dem competenten Strafgerichte zuzuerkennen ist.

Für einen solchen Fall ist das Disciplinarverfahren ganz unabhängig von der strafgerichtlichen Amtshandlung und selbst eines allenfälligen strafgerichtlichen Freisprechungserkenntnisses durchzuführen; die zuerkannte Disciplinarstrafe aber (mit Aus-

nahme einer etwa noch früher erforderlichen Dienstesauspension) erst nach beendeter strafgerichtlicher Amtshandlung in Vollzug zu setzen sowie bei Vollziehung dieser Disciplinarstrafe auf das von dem Strafgerichte gefällte Straferkenntniß gehörig Rücksicht zu nehmen.

Nach §. 87 der Betriebsordnung ist die Beendigung der strafgerichtlichen Amtshandlung nicht für die Querkennung, sondern bloß für die Vollziehung von Disciplinarstrafen abzuwarten. (GZ. 2. Aug. 1871, CB. 1871: 68.)

## 6. Kosten der Aufsicht.

§. 88. Die Kosten der Generalinspection werden im Allgemeinen vom Staate bestritten, dagegen sind die Eisenbahnunternehmungen verpflichtet, den Beamten der Generalinspection und den politischen und polizeilichen Beamten bei den in Angelegenheiten der Eisenbahn vorkommenden Dienstreisen Freifarten der ersten Wagenclasse zu ertheilen.

§. 89. Die Betriebsunternehmungen der Privatseisenbahnen sind ferner verpflichtet, der Staatsverwaltung mittelst einer von dem betreffenden Ministerium festzusetzenden Pauschalsumme, denjenigen Mehraufwand zu ersetzen, welcher dem hohen Aerar aus Anlaß der bezüglichen Bahn, für die eigentliche Polizeiaufsicht (insbesondere nach Abschnitt II dieses Gesetzes) und für die gefällsämliche Ueberwachung zur Last fällt.

Auch haben die Betriebsunternehmungen zum Behufe der Vornahme der bezüglichen Amtshandlungen für die Herstellung und Erhaltung der erforderlichen Amtslocalitäten, sowie in Fällen, wo es von dem competenten Ministerium für nothwendig erkannt werden sollte, für die anständige Unterkunft der betreffenden Beamten und Diener Sorge zu tragen.

Nach §. 89 der Betriebsordnung sind die Betriebsunternehmungen der Privatseisenbahnen verpflichtet, der Staatsverwaltung, mittelst einer von dem betreffenden Ministerium festzusetzenden Pauschalsumme, denjenigen Mehraufwand zu ersetzen, welcher dem Aerar aus Anlaß der bezüglichen Bahn für die gefällsämliche Ueberwachung zur Last fällt. Auch haben die Betriebsunternehmungen zum Behufe der Vornahme der bezüglichen Amtshandlungen für die Herstellung und Erhaltung der erforderlichen Amtslocalitäten, sowie in Fällen, wo es von dem competenten Ministerium für nothwendig erkannt werden sollte, für die anständige Unterkunft der betreffenden Beamten und Diener Sorge zu tragen. In Vollziehung dieser Allerhöchsten Bestimmungen findet man im Einvernehmen mit dem Handelsministerium Nachstehendes festzusetzen:

1. Der Anspruch der Staatsverwaltung gegenüber den Privatseisenbahnen auf die Herstellung und unentgeltliche Ueberlassung von Amtslocalitäten auf Grund des §. 89 der Betriebsordnung ist insoweit geltend, als diese Localitäten nach dem Erkenntniße der Finanzverwaltung zur Vollziehung der gefällsämlichen Ueberwachung der mittelst

der Eisenbahn verfrachteten zoll- oder verzehrungssteuerpflichtigen Gegenstände bei ihrer Abladung in den Bahnhöfen oder bei der Sonderung der steuerbaren von den nicht steuerbaren Waaren unerlässlich sind. Auch ist die Eisenbahn verpflichtet, für die Beamten und Aufsichtsindividuen, welche behufs der erwähnten Amtshandlungen im Bahnhofe wohnen müssen, anständige Wohnungen unentgeltlich beizustellen. Sollte es jedoch im Wunsche der Eisenbahnverwaltung oder vielleicht auch der Staatsverwaltung liegen, daß in dem Bahnhofe nicht bloß die erwähnte gefällsamliche Ueberwachung, sondern die vollständige zollamtliche Abfertigung dieser Waaren stattfinden, so wird der Antheil, welchen die eine oder die andere Verwaltung an den Kosten der herzustellenden Localitäten zu übernehmen hat, von Fall zu Fall durch das betreffende Uebereinkommen festzustellen sein.

2. In der Regel werden die in einem Bahnhofe ausgeladenen zollpflichtigen Waaren sogleich oder ehemöglichst zum Zollamte gebracht, und es findet eine Einlagerung derselben im Bahnhofe nicht statt. Wünscht jedoch die Eisenbahnunternehmung, daß dieselben zeitweise im Bahnhofe eingelagert werden, so ist sie auch verpflichtet, die nöthigen Magazinräume auf ihre Kosten herzustellen, welche unter amtlicher Aufsicht und Sperr verbleiben. Den Lagerzins kann die Eisenbahnunternehmung nach den Bestimmungen des Zolltarifs und mit Ausschließung der Lagergebühren nach dem Bahntarife für sich einheben.

3. Zu dem Mehraufwande des Staates, den die betreffenden Eisenbahnen mittelst eines Pauschals dem hohen Aemter nach der Betriebsordnung zu ersetzen haben, gehören bloß die Erhaltungskosten für die wegen der gefällsamlichen Ueberwachung erforderliche Mehrzahl von Beamten und Aufsichtsindividuen, dann die Fuhrkosten, Tagelöhner etc. für diejenigen, welche zur Vollziehung der gefällsamlichen Ueberwachung oder der weiteren Amtshandlungen entweder von Zeit zu Zeit excursive zum Bahnhofe entsendet oder aber daselbst bleibend exponirt werden müssen. Was übrigens die Forderungen wegen einer allfälligen Mehrzahl von Beamten betrifft, so behält sich das Finanzministerium vor, von Fall zu Fall darüber zu entscheiden, ob dieselben zu stellen oder davon Umgang zu nehmen sei. Der Ersatz der Kosten der Beamten, die in den Bahnhöfen zu regelmäßigen Zollabfertigungen verwendet werden, kann nur auf die, Zahl 1, erwähnten freiwilligen Uebereinkommen mit den Bahnverwaltungen begründet werden.

4. Die Forderungen des Staates sind auch für die Vergangenheit bis rückwärts zum Tage der Wirksamkeit der Betriebsordnung, und beziehungsweise bei später an Privatgesellschaften überlassenen Staatsbahnen bis rückwärts zum Uebergange der Bahn in ihren Besitz vom Tage der Errichtung solcher Zollanstalten geltend zu machen.

5. Es versteht sich von selbst, daß durch gegenwärtige Bestimmungen die Verpflichtungen der Privateisenbahnen, sowie die ihnen entsprechenden Zugeständnisse der Staatsverwaltung nicht geändert werden, welche auf Staatsverträgen, auf den Verträgen zwischen der Staatsverwaltung und den Eisenbahngesellschaften und den in Rechtskraft erwachsenen Anordnungen der Ministerien beruhen. Sie haben einfach den Zweck, bisher schwankend und streitig gewesene Verhältnisse zu regeln und die Normen zur Regelung der Verhältnisse für die Zukunft aufzustellen.

6. Unter Festhaltung dieser Grundsätze haben die Finanzlandesbehörden für jede der Privateisenbahnen ihres Gebietes unter Hinzuhaltung von Abgeordneten der betreffenden Eisenbahngesellschaften erheben zu lassen:

- a) An welchen Eisenbahnstationen werden Zollamtshandlungen gepflogen, bestehen diese bloß in der zollamtlichen Ueberwachung oder auch in zollamtlichen Abfertigungen, bleiben die zollpflichtigen Waaren in den

Einräumen der Eisenbahn oder werden sie gleich in die Zoll-  
linie geschafft?

viele Beamte und Diener, mit welchen Bezügen, werden zu  
Amtshandlungen bleibend verwendet, wie viele und mit welchen  
sien werden zu diesen Amtshandlungen ermittelt, wie hoch ist  
ihresbetrag dieser Kosten, welcher Betrag hievon kann als dem  
zur Last fallende Mehrkosten angesehen werden?

Localitäten werden als Kanzlei-, Wohnungs- und Magazins-  
von der Zollverwaltung in den Eisenbahnstationen benützt?

welche Weise ist die Kosten- und Localitätsfrage bereits geregelt,  
welcher Anordnung beruht diese Regelung?

ies oder das andere dieser Verhältnisse strittig oder schwankend,  
neue Wünsche von Seite der Staats- oder Bahnverwaltung zur  
gekommen, auf welche Weise sollen diese Angelegenheiten unter  
Rückführung der in gegenwärtiger Verordnung entwickelten Grund-  
regeln geregelt werden?

Ergebnis dieser Erhebungen ist sodann unter Anschluß des eigenen  
vorzulegen.

gegenwärtiger Verordnung sind die Privateisenbahnverwaltungen  
Finanzlandesbehörde, in deren Gebiet ihre Direction den Sitz  
ständigen und anzuweisen, den anderen Finanzlandesbehörden,  
et ihre Bahnen durchschneiden, die Abgeordneten für die abzu-  
Localcommissionen namhaft zu machen. (SM. 20. Jan. 1859,  
NB. B. Nr. 4.)

§. 89 der Betriebsordnung lediglich im staatsfinanziellen Inter-  
essendrucklich nur zu Gunsten des Staatschapes ausnahmsweise  
erhält der Heranziehung der Eisenbahnunternehmungen zu ge-  
besondere die Unterbringung von Aufsichtsorganen betreffenden  
findet auf jene Fälle, in denen es sich um die Unterbringung  
, mithin nicht auf Staatskosten fungirender Polizeiorgane han-  
Anwendung. (SM. 25. März 1877, S. 10515, GB. 1877 : 47.)

ht und Ueberwachung von Seite der Polizei-  
organe.

1. Obgleich nach den vorstehenden Grundsätzen die  
re Aufsicht und Controle des Eisenbahnbetriebes in  
ministrativer Beziehung der Generalinspection und  
Instanz dem Ministerium für Handel, Gewerbe  
liche Bauten zusteht, so sind doch auch sowohl die  
unternehmungen, als auch die Beamten und Diener  
erpflchtet, die allgemeinen Polizeigesetze zu befolgen,  
stehen in dieser Beziehung der Ueberwachung der  
organe und politischen Behörden.

ndlichkeit der Vorschriften für die privi-  
n und concessionirten Eisenbahnunter-  
nehmungen.

1. Den in diesem Gesetze enthaltenen Vorschriften  
richtungen sind auch die bereits concessionirten und

privilegirten Eisenbahnunternehmungen vom Tage, an welchem dieses Gesetz in Wirksamkeit tritt, unterworfen.

Neue Anschaffungen von Betriebsmitteln können bloß nach Vorschrift dieses Gesetzes stattfinden. Die bereits vorhandenen müssen längstens binnen fünf Jahren (vom Tage der Wirksamkeit dieses Gesetzes gerechnet) nach Vorschrift derselben umgeändert werden, wenn nicht über Einschreiten der Betriebsunternehmungen von Seite des Ministeriums für Handel, Gewerbe und öffentliche Bauten eine längere Frist ausnahmsweise zugestanden wird.

§. 92. Für Eisenbahnen, welche mit anderen Kräften als Dampfmaschinen betrieben werden, wird durch eine besondere Betriebsordnung mit Benützung der auf die eigenthümlichen Verhältnisse derselben passenden Bestimmungen der vorliegenden Gesetzes das geeignete bestimmt.

## II. Verpflichtungen derjenigen Personen (des Publikums), welche die Eisenbahn benützen, oder sonst mit derselben in Beziehung kommen.

### a. Allgemeine Verpflichtung.

§. 93. Diejenigen Personen, welche oder zur Versendung von Sachen benütze den für die Beförderung festgesetzten Bedingungen zu benehmen, die für die Ordnung, Regelmäßigkeit und Sicherheit erlassenen Vorschriften genau zu beobachten, welche etwa das Aufsichts- und Zugspersonale in dieser Beziehung zu ertheilen für nöthig findet, willige Folge zu geben.

### b. Reiseurkunden und gefällsämmtliche Amtshandlung.

§. 94. Jeder Reisende, der auf der Bahn befördert werden will, hat die rücksichtlich der Reiseurkunden erlassenen gesetzlichen Vorschriften genau zu befolgen, und die einer gefällsämmtlichen Behandlung unterliegenden Sachen derselben gehörig zu unterziehen.

Diese Vorschrift ist ausdrücklich in den öffentlich bekanntzumachenden Aufnahmebedingungen zu bemerken.

c. Auf- und Absteigen.

§. 95. Jeder Reisende hat sich des Auf- und Absteigens, während der Zug im Gange ist, des unnöthigen Oeffnens der Thüre und Betretung der Plattform zu enthalten.

d. Betreten der Bahn.

§. 96. Personen, die nicht zum Dienst- oder Arbeitspersonale der Bahn selbst gehören, oder die mit einer besonderen Erlaubniß hiezu nicht versehen sind, dürfen die Bahn, die dazu gehörigen Räume, Böschungen, Wermen, Gräben u. nicht betreten, ausgenommen an den für die Zu- und Abgänge, und für das Auf- und Absteigen festgelegten Plätzen der Bahnhöfe, an den zum Uebergange über die Bahn festgelegten Punkten, endlich in den zur Befsendung gewidmeten Localitäten.

Das eigenmächtige Eröffnen der Bahnschranken, sowie das Durchschlüpfen oder Uebersteigen derselben ist unterlagt; der Uebergang über die Bahn ist bloß gestattet, jedoch ohne auf derselben zu verweilen, wenn die Absperreschranken offen angetroffen werden, oder nachdem deren Oeffnung durch das Bahnaufsichtspersonale stattgefunden hat.

Die mit Thieren bespannten Fuhrwerke, dann Reitpferde und Treibvieh dürfen beim Zuwarten auf die Eröffnung der Schranken, der Bahn nicht zu nahe kommen; den diesfälligen Warnungen des Aufsichtspersonales ist genau Folge zu leisten.

Das Handelsministerium hat mittelst Botschaft vom 6. Juli, B. 2548, die Abschrift eines Erlasses hieher mitgetheilt, welchen dasselbe und Anlaß der in neuerer Zeit wieder häufiger vorkommenden Verunglückungen von Menschen auf Eisenbahnen an sämtliche Verwaltungen der im deutsch-österreichischen Reichsgebiete im Betriebe stehenden Eisenbahnen gerichtet hat, und zugleich das Wunschen geäußert, die politischen Landesbehörden anzuweisen, damit dieselben den auf die Verhütung von Eisenbahnunfällen gerichteten Bestrebungen der Bahnverwaltungen und ihrer Organe die erforderliche Unterstützung sowohl selbst als auch mittelst der Genöthigten zuwenden.

In Entsprechung  
geleiteten durchgehend  
gehen. Vor Allem  
haben aber vorgekom-  
genüßlich qualifiziert, zu  
nehmen. Ferner ist es  
da bereits zur Gewohn-  
durch die Passanten bei  
der politischen Reichs-  
Gallen auszuweisen dürfte.

Sollte das Betreten des Bahnkörpers durch den schlechten Zustand der nebenentlang oder über dieselbe führenden Communicationen, oder durch den gänzlichen Mangel dieser letzteren herbeigeführt werden, so wäre durch die politischen Unterbehörden, im geeigneten Wege Abhilfe zu schaffen.

Endlich dürfte es zweckmäßig erscheinen, daß die verschärften Maßregeln, zu welchen vorgekommene Unglücksfälle Anlaß gegeben haben, durch die Landeszeitungen und sonstige Publicationen in den von Eisenbahnen durchzogenen Bezirken die möglichste Verbreitung finden. (R. d. J. 22. Juli 1873, J. 12710, Cb. 1873 : 92.)

Es ist zur Kenntniß des Handelsministers gekommen, daß der Bahnkörper von Eisenbahnen von Seite der Gensdarmrie und Finanzwache bei Dienstesverrichtungen oft als Fußweg benützt wird, und daß diese Organe den Aufforderungen der Bahnwächter, die Bahn zu verlassen, keine Folge geben, indem sie sich auf die Verordnung des Handelsministeriums vom 13. November 1852, Nr. 22011 (Sb. 1852, Nr. 90) stützen, mit welcher aus Anlaß eines vorgekommenen Falles, daß die in Ausübung ihres Dienstes begriffene Gensdarmrie vom Betreten eines Wächterhauses auf der Eisenbahn abgehalten werden wollte, das Eisenbahnaufsichtspersonale im Sinne der §§. 90, 96 und 101 der Eisenbahnbetriebsordnung angewiesen wurde, der Gensdarmrie sowohl, als allen gehörig legitimierten polizeilichen Aufsichtsorganen keinerlei Hindernisse zu legen, so oft dieselben in Ausübung ihrer Dienstespflichten die Bahn oder die zum Betriebe gehörigen Localitäten betreten müssen, um eine ihnen obligate polizeiliche Amtshandlung vorzunehmen.

Die persönlichen Gefahren, welchen die Sicherheits- und Finanzorgane durch das Gehen auf dem Bahnkörper, insbesondere bei Rebel und Scher- gestöber ausgesetzt sind, haben das Handelsministerium veranlaßt, an das Finanzministerium und das Landesvertheidigungs-Ministerium unterm 23. Febr. 1874, J. 2574, das Ersuchen zu richten, jene Organe darüber aufklären zu lassen, daß in obenerwähnter Verordnung denselben die Befugniß zur Benützung des Bahnkörpers als Fußweg nicht zugesprochen wurde und daher diese Gepflogenheit dort, wo sie besteht, abzustellen ist.

Das Landesvertheidigungs-Ministerium hat nun mit Erlaß v. 11. März 1874, Nr. 2807—823, die sämtlichen Landes-Gensdarmriecommandos hievon mit dem Auftrag in Kenntniß gesetzt, in diesem Sinne an die unterstehenden Mannschaften die entsprechenden Weisungen zu erlassen.

Das Finanzministerium hat den Finanzlandes- und Finanzbezirks-directionen mit Erlaß vom 13. März 1874, J. 5483, den gleichen Auftrag ertheilt, hiebei aber ausdrücklich bemerkt, daß, insoferne die gesamt- amtlichen Interessen das Betreten der Bahnlinie, insbesondere an der Grenze im Streifdienste erheischen und dieses Betreten zur Ausübung des obliegenden Dienstes oder der vorgeschriebenen Amtshandlung unbedingt erforderlich ist, in dieser Hinsicht von Seite der Bahnangestellten oder Bahnwächter den Finanzwachorganen keinerlei Hindernisse gemacht werden dürfen. (Sb. 30. März 1874, J. 8587, Cb. 1874 : 40.)

Es ist zu meiner Kenntniß gelangt, daß hie und da fremde Arbeiter und sonstige zum Bahnpersonale nicht gehörige Personen in den Wächter- häusern beherbergt werden, und daß diese Personen in dem Glauben, sie durch zum Betreten des Bahnkörpers berechtigt zu sein, den Anordnungen des Aufsichtspersonales keine Folge geben.

Die Statthalterei für Böhmen hat bereits an die ihr unterstehenden Bezirkshauptmannschaften die Weisung ergehen lassen, auf das Vorkommen derartiger schon durch die allgemeinen polizeilichen Vorschriften über das Meldungs- und Fremdenbeherbergungsweise untersagten Unzukömmlich-



leiten ein wachsame Auge zu haben, und denselben durch Anwendung der gesetzlichen Strafbestimmungen, sowie durch Anhaltung der Landespolizeiorgane zur Erfüllung ihrer gesetzlichen Verpflichtung entgegen zu treten.

Die Verwaltungen werden aufgefordert, auch das unterstehende Bahnaufsichtspersonale in dieser Richtung entsprechend zu instruiren. (**SM.** 14. April 1874, **B.** 10078, **GB.** 1874 : 55.)

Laut anher gelangten Mittheilungen wurde über hierortige Anregung in der am 3. December 1874 zu Prag abgehaltenen Conferenz der Eisenbahndirectoren der Beschluß gefaßt, dem Bahnpersonale die Weisung zu ertheilen, daß das im §. 96 der Eisenbahnbetriebsordnung ausgesprochene Verbot des Betretens der Bahn von Seite des Militärs anlässlich von Exercitien bloß auf das Betreten des Bahnkörpers, d. i. des Dammes, der Einschnitte, Böschungen und Bermen zu beschränkt sei.

Hievon geschieht die allgemeine Verlautbarung mit dem Auftrage, Uebergriiffe hintanzuhalten, eventuell strenge zu ahnden. (**RM.** 24. Febr. 1875, **B.** 458, **Abth.** 5, **GB.** 1875 : 43.)

Das Reichs-Kriegsministerium hat mit dem im Originale mitfolgenden Reverso die Erklärung abgegeben, die Schadloshaltung der Bahnunternehmungen für den Fall zu übernehmen, als einer derselben in Folge Verunglückung einer mit dem Präcisionsnivelement auf dem Bahnkörper betrauten Militärperson eine Ersagleistung auf Grund des Haftgesetzes vom 5. März 1869, **RGB. Nr. 27**, auferlegt werden sollte. (**SM.** 3. Jan. 1877, **B.** 39587, **GB.** 1877 : 7.)

#### Erklärung.

Das Reichs-Kriegsministerium erklärt Namens des Militärärars, daß es alle Schadenersagbeträge, welche die cisleithanischen Eisenbahnen auf Grund des Haftgesetzes vom 5. März 1869, **RGB. Nr. 27**, an jene Officiere beziehungsweise Militärpersonen, welche gelegentlich des ihnen gestatteten Betretens des Bahnkörpers bei Ausführung der Arbeiten des Präcisionsnivelements körperlich verletzt oder getödtet wurden, resp. an deren Angehörige und sonstige Anspruchsberechtigte zu leisten gesetzlich verpflichtet erscheinen, übernehmen, d. h. der betreffenden Bahnunternehmung vollständig vergüten wolle und werde.

Wien, 21. December 1876.

Die Benützung einzelner Bahnobjecte durch Privatpersonen ist nach §. 96 der Eisenbahnbetriebsordnung zwar nicht absolut auszuschließen, jedoch insbesondere wegen der die Gesellschaft nach dem Gesetze vom 5. März 1869, **RGB. Nr. 27**, treffenden Verantwortlichkeit auf die allerdringendsten Fälle zu beschränken. In den Passirscheinen sind übrigens solche Merkmale der berechtigten Personen aufzunehmen, um jeden Mißbrauch hintanzuhalten und auch eine entsprechende Controle seitens der öffentlichen Sicherheitsorgane zu ermöglichen. (**SM.** 23. März 1878, **B.** 1556, **GB.** 1878 : 47.)

Die niederösterreichische Regierungsverordnung vom 18. November 1847, **B.** 59097 (niederösterreichische Prov.-Ges.-Samml., Bd. 27, Jahrg. 1847, **Nr.** 135), mit welcher dem Jagdschusspersonale das Betreten des Bahnkörpers gestattet wurde, ist mit Rücksicht auf die allgemeine Fassung des §. 96 der für die ganze Monarchie erlassenen Betriebsordnung als aufgehoben zu betrachten und ist das Handelsministerium im Hinblick auf die strengen Vorschriften des Eisenbahn-Haftpflichtgesetzes vom 5. März 1869, **RGB. Nr. 27**, nicht in der Lage, eine Ausnahme von dem bezogenen Paragraphen der Betriebsordnung zu Gunsten des Jagdpersonales zuzulassen. (**SM.** 9. Oct. 1878, **B.** 22029, **GB.** 1878 : 120.)

Die Bestimmungen des §. 96 der Betriebsordnung und des §. 5 des Eisenbahnbetriebsreglements über das Betreten der Bahnen durch das Publikum haben auf allen Bahnen ohne Ausnahme, mithin auch auf jenen secundären Charakters Anwendung zu finden, daher es nicht gestattet werden kann, daß das Publikum derlei Bahnen, wenngleich keine Absperrungen und Einfriedungen bestehen, an andern als den hiezu bestimmten Punkten überschreite, oder dieselben gar als Fußweg benütze.

Hiezu liegt auch umsoweniger eine Veranlassung vor, als gerade bei solchen Bahnen, wegen des Entfallens der Bedienung von Absperrvorrichtungen, Bahnübergänge eventuell unter einer geringen Beitragsleistung seitens der interessirten Gemeinden oder einzelner Besitzer an allen geeigneten Punkten leicht angebracht werden können. (S.M. 30. Dec. 1873, B. 35924, G.B. 1879 : 2.)

Dem zum Schutze einzelner Zweige der Landescultur aufgestellten Wachpersonale (Feld-, Forst-, Jagdschuttpersonale zc.), auf welches die Handelsministerialerlässe vom 13. November 1852, B. 22011/E., S.M.B. Nr. 90 und vom 27. Juni 1874, B. 19119, betreffend das Betreten der Eisenbahnen durch die Sicherheits- und Finanzorgane nicht Anwendung finden, ist derzeit im Sinne des §. 96 der Betriebsordnung das Betreten der Bahnanlagen und das Ueberschreiten des Bahnkörpers, außer an den hiezu allgemein festgesetzten Punkten, nicht gestattet.

Nachdem nun auch diese Organe in Ausübung ihres Dienstes, insbesondere wenn es sich darum handelt, die Verübung einer strafbaren Handlung zu verhindern, oder den Uebertreter zu verfolgen, oder solche Gegenstände aufzusuchen, welche sich zur Verübung einer strafbaren Handlung eignen oder von einer solchen herrühren, in die Lage kommen können, die Bahnanlagen zu betreten und in dieser Richtung von Seite von Grundbesitzern und Jagdinhabern wiederholt Ansuchen gestellt worden sind, so behält sich das Handelsministerium auf Grund des mit den Ministerien des Innern und für Ackerbau gepflogenen Einverständnisses vor, über specielles Ersuchen unter den, von Fall zu Fall mit Berücksichtigung der Verkehrsverhältnisse der betreffenden Bahnstrecke und des Haftgesetzes vom 5. März 1869, R.G.B. Nr. 27, festzustellenden Bedingungen zu gestatten, daß die im Eingange erwähnten Aufsichtsorgane in Ausübung ihres Dienstes die Bahnanlagen betreten und zur unmittelbaren Verhinderung einer Gesetzesübertretung oder bei Verfolgung eines Gesetzesübertreters die Bahn auch außerhalb der bestimmten Bahnübergänge überschreiten.

Das bezügliche Ansuchen haben die Dienstherren unmittelbar bei der betreffenden Eisenbahnverwaltung anzubringen, welche dasselbe in Begleitung ihrer Anträge an das Handelsministerium vorzulegen hat.

In jedem einzelnen Falle sind die bezeichneten Aufsichtsorgane, für welche die besondere Erlaubniß erteilt wird, von Seite der Bahnverwaltungen mit Legitimationen zu versehen und ist das betreffende Aufsichtspersonale genau zu informiren. Die Benützung der Bahn als Fußweg bleibt auch diesen Organen untersagt. (S.M. 31. Dec. 1873, B. 35834, G.B. 1879 : 11.)

Es unterliegt keinem Zweifel, daß die Gensdarmmerie zum Betreten und selbst zum Begehen des Bahnkörpers berechtigt sei, wenn dieser Bahnkörper eben das Object bildet, dessen specielle Ueberwachung durch sie erfolgen solle. (S.M. 4. Nov. 1879, B. 28830, G.B. 1879 : 127.)

Ueber Anordnung des Handelsministeriums vom 17. Februar 1881, B. 1980, werden sämtliche österreichische Eisenbahnverwaltungen hienüt angewiesen, den betreffenden untergeordneten Organen die gemessenen Weisungen zu erteilen, daß im Sinne der bezüglichen Bestimmungen der

Betriebsordnung und der Grundzüge der Vorschriften für den Verkehrsdienst die Absperrvorrichtungen bei Wegübersehnungen zum Zwecke des ungehinderten und sicheren Zugverkehrs und der Vornahme von Wagenverschiebungen nur so lange, als es unbedingt nothwendig ist, geschlossen zu bleiben haben, widrigenfalls die schuldtragenden Bahnorgane im Disciplinarwege zur Verantwortung gezogen werden müßten. (GZ. 24. Febr. 1881, S. 15607, RGZ. 1881 : 33.)

**§. 97.** In der unmittelbaren Nähe der Bahn dürfen Thiere bloß unter sorgfältiger Aufsicht weiden, und es ist dafür Sorge zu tragen, daß sie die Bahn und das Zugehör nicht betreten, oder die Einfriedungen überschreiten und nicht bei der Vorüberfahrt der Züge scheu werden.

#### e. Beschädigung und Veränderung an der Bahn.

**§. 98.** Jede Beschädigung, jede Verrückung oder Veränderung an der Bahn und ihrem Zugehöre, folglich nicht bloß an dem Geleise, sondern auch an den Dämmen, Bermen, Gräben und an den Bauobjecten, Einfriedungen, Verschließschranken, Warnungstafeln, Gefällssäulen, Meilenzeigern, Signalvorrichtungen u. ist verboten, ebenso ist es strengstens verboten, Gegenstände was immer für einer Art auf die Bahnschienen, oder neben dieselben im Bereiche der Bahn oder des Zugehöres zu legen, oder Signale nachzuahmen.

Den Reisenden ist endlich jede Beschädigung der Fahrbetriebsmittel untersagt.

#### f. Anrainer der Bahn und Benehmen in der Nähe derselben.

**§. 99.** In der Umgebung der Bahn dürfen von den Anrainern Anstalten nicht getroffen oder Herstellungen nicht ausgeführt werden, welche den Bestand der Bahn oder ihres Zugehöres oder die regelmäßige und sichere Benützung derselben gefährden, oder welche eine Feuergefährdung herbeiführen könnten. Zu Terrainveränderungen, wodurch die Stelle, wo die Veränderung vorgenommen werden soll, dem Bahneigenthume näher gerückt würde, dann zu Bauführungen, welche in dem als feuergefährlich erklärten Bereiche vorgenommen werden wollen, muß immer vorläufig die Bewilligung der zur Oberaufsicht über den Betrieb berufenen, sowie von der betreffenden politischen Behörde eingeholt werden.

Die freie Lagerung von leicht feuerfangenden Stoffen im Bereiche der Feuergefährdung der Bahn ist zu vermeiden,

für den gehörigen Verschluß der an und für sich zwar feuersichern, aber zur Aufbewahrung feuergefährlicher Gegenstände gewidmeten Räume stets zu sorgen.

Die zur Einfuhr bereit liegenden Feldfrüchte sind in thunlichste Entfernung von der Bahn zu bringen, endlich ist bei Waldbanlagen und überhaupt bei Baumpflanzungen auf die Beseitigung der Möglichkeit, daß durch Windbrüche die Bahn verlegt würde, Rücksicht zu nehmen.

**Hofkanzleidecret vom 28. December 1843, S. 40114 (Vol. G. G. Bd. 71, Nr. 137)**

an die Landesstellen in Steiermark, Jährien, Küstenland, Niederösterreich, Mähren und Böhmen.

Um bei der Herstellung neuer Gebäude an den in der Ausführung stehenden Staatseisenbahnen, insoferne dabei die Dampfkraft Anwendung findet, den Anforderungen der öffentlichen und Polizeirücksichten gegen Feuergefährlichkeit zu entsprechen, und zugleich den Bestand der Bahn und die Sicherheit des Betriebes nicht zu gefährden, ist die vereinigte Hofkanzlei mit dem Präsidium der allgemeinen Hofkammer, bezüglich der Entfernung der neuen Gebäude von der Bahnlinie, über folgende Bestimmungen übereingekommen, welche bis zur Erlassung des allgemeinen Polizeiregulatorius für die Eisenbahnen als leitende Vorschrift zu gelten haben:

1. Gebäude, welche innerhalb einer Entfernung von dreißig Klaftern von der Bahntrasse neu errichtet werden wollen, müssen feuersicher hergestellt werden oder sonstigen Schutz gegen Feuergefährlichkeit erhalten.

Daher müssen insbesondere an der Bahnseite Oeffnungen in der Dachung wo möglich ganz vermieden, oder durch Verglasung u. s. w. geschützt werden.

2. Die Errichtung neuer Bauobjecte auf eine Entfernung von fünf Klaftern von der Bahntrasse ist in der Regel nicht zu gestatten. Eine Ausnahme davon, wo sie die eigenthümlichen örtlichen Verhältnisse, oder jene des Bahnbetriebes zulässig machen, kann nur von Fall zu Fall nach vorläufiger Rücksprache mit der Generaldirection der Staatseisenbahnen gestattet werden.

**Hofkammer-Präsidial-Erlaß vom 28. Jänner 1844, S. 46, G. G.**

Mit Beziehung auf den Bericht vom 26. November 1843, S. 2681, erhält die Generaldirection in der Anlage die Abschrift der Verfügung, welche von der vereinigten Hofkanzlei bezüglich auf die bei Herstellung neuer Gebäude an den Staatseisenbahnen zu beobachtenden Vorschriften an die Landesstellen von Steiermark, Jährien, Küstenland, Mähren, Böhmen und Niederösterreich unterm 28. December 1843, S. 40114, erlassen worden ist, und bis zur Erlassung des allgemeinen Polizeiregulatorius für die Eisenbahnen als leitende Vorschrift zu gelten hat, ohne daß hierüber schon jetzt eine öffentliche Kundmachung veranlaßt wird.

Die Generaldirection hat von dieser Verfügung die sämmtlichen Vorkommnisse zur Wissenschaft und Darnachachtung in die Kenntniß zu setzen und darüber zu machen, daß bei der Ausführung neuer Gebäude oder sonstiger Objecte die Rücksichten für den Bestand und die Erhaltung der Bahn, sowie die für den Betrieb erforderliche Fernsicht nicht gefährdet werde.

Was die in dem erwähnten Berichte der Generaldirection gleichzeitig zur Sprache gebrachten Verfügungen über die bereits bestehenden,

im Vertheil der  
Sachen hundert  
hundertfünfzig  
Machung. Es  
bisher und es  
nicht weniger ge  
ringfügig und i  
gründlich werden  
Erklärung und  
gründlich und a  
Erklärung auszu  
schon vorläufigen  
unter Berücksich

Mit Rücksicht

wird von den verschiedenen Behörden und Ämtern eingehend und befragt  
oder fernerhin befragt werden müssen und es ist zu erwarten, dass die einzelnen  
Behörden und Ämter eine oder die andere Maßnahme ergreifen werden soll,  
sowie es zum Theile bereits schon geschehen ist im Wege der communica  
toren Verhandlungen, bei welchen die Behörden zu entscheiden haben,  
an Ort und Stelle gehen können zu lassen.

Auf Grundlage der verschiedenen Erhebungen wird dann die Budgetaufstellung  
und Verwaltungsbuchführung mit den Behörden durch die Verwaltungs  
kommissionen zu pflegen sein, falls eine eigene Verwaltung durch  
die Behörden nicht eingebracht werden kann, das Material der Verwaltungskommission  
ausdrücklich gemacht werden könnte.

Ferner hat die Verwaltungskommission ungenügend die privatrechtlichen Verhältnisse  
zu treffen und sowohl den Verhältnissen, als auch den Verwaltungs  
kommissionen die erforderliche Unterstützung, wie sie bisher in dem Vertheil  
vom 16. November 1850 gegeben wurde zu geben, und sich der communica  
toren Erhebungen zur Schlussfassung vorlegen zu lassen.

Das Budget eines Jahres hat es sich um die von einem  
Privaten beschaffte Ausrüstung eines Polizeimagazins und einer Kasse  
sowie in der Nähe eines Stationsgebäudes der Eisenbahnbahn handelt,  
sowie die vereinigte Festlegung im Winterhaushalt mit der allgemeinen  
Gesamtheit zur möglichen Ausführung gegen die verschiedenen Erhebungen  
eine vollständige Erklärung anzuordnen, dass in allen Jahren finden, bei  
welchen es sich um die Herstellung eines Polizeimagazins oder einer Kasse  
sowie der Anlage einer Kasse außerhalb des Bereichs in der Nähe einer  
Verwaltungsstelle oder Kasse- und Polizeiwache handelt, zu der bisher  
täglichen Verwaltungskommission das vollständige Budgetanwesen gehört  
oder die der Verwaltungskommission zunächst zugehörig ist, so dass  
beigetragen wurde, damit bei der Zusammenfassung der Kasse keine  
beim Bauführung und der Administration in diesem Falle geordnet werden  
kann.

Die Verwaltung der Verwaltungskommission oder der Ver  
waltungskommission wird auf ganz neue Weise betrachtet, wo es sich um die Her  
stellung eines Polizeimagazins oder einer Kasse innerhalb des Bereichs  
vom 16. November 1850 von der Kasse oder Verwaltung handelt. (Fol. 16. Jan  
1851. Fol. 16. Nr. 15.)

Die Verwaltung der verschiedenen Verwaltungsbüroaus hat auf  
Wachsam zu machen, dass nach § 10 der Voll Verordnung vom 16. November  
1851 eine Verwaltung und Verwaltungsbüroaus behörden der Behörden an der  
Eisenbahn im Vertheil der letzten mit der Zustimmung der zur Ver  
waltung oder der Verwaltungsbüroaus behörden zustehen können und nach  
in allen Kommissionen, welche solchen Verwaltungsbüroaus oder Verwaltungsbüroaus  
zustehen, der Verwaltungsbüroaus behörden als der Verwaltungsbüroaus der

des. Bzg. XVII. Eisenbahngesetz.

wenn Vertheil der  
Sachen, so dass es  
allgemeinen Ver  
hältnissen bestehende Ver  
hältnisse bestehen  
1. Vertheil entweder  
auf andere Weise  
der vollständig der  
Verhältnissen durch  
Vertheil mit allen  
Vertheil anderer der  
nen, abgeben können

Vertheil die Frage,

treter's, sowie auch die Eisenbahnunternehmung als Anrainer und Interessent einzuladen ist. (M. Z. 30. Nov. 1878, Z. 18167, *ÖB.* für Tirol 1878 : 56. \*)

Die Verordnung vom 25. Jänner 1879, *MOB.* Nr. 19, und somit auch der Erlaß vom 3. Februar 1879, Z. 2216, haben die feuergefährlichen Herstellungen an bestehenden Gebäuden in Folge eines Bahnbau's zum Gegenstande, wogegen in Ansehung von Ausführungen in der Nähe von bestehenden Eisenbahnen die Bestimmungen des Hofkanzleidecretes vom 28. December 1843, Z. 40114/1665, und des Schlußsatzes des Handelsministerialerlasses vom 23. April 1868, Z. 9403, insoweit dieselben nicht durch die Bestimmungen der Landesbauordnungen ersetzt wurden, gelten, wobei lediglich betont wird, daß die in letzteren gewählten Worte „im inneren feuergefährlichen Raum“ im Zusammenhalte mit dem obigen Hofkanzleidecret sinngemäß keine andere Bedeutung als „innerhalb des feuergefährlichen Raumes“ beizumessen ist. (*SM.* 10. Mai 1881, Z. 4592.)

Nach dem Hofkanzleidecrete vom 28. December 1843, Z. 40114/1665, *BOG.* Bd. 71, Nr. 137, S. 307, ist der Feuerraum bei Herstellung neuer Gebäude seitens der Bahnanrainer an den in Ausführung oder im Betriebe stehenden Bahnen mit 30 Klafter (57 m) vom Rande der Bahnkronen, nicht aber von der Mitte des nächsten Geleises an zu rechnen.

Nachdem nun — wie aus den Protokollen über derartige Localcommissionen erhellt — vielfach von den seitens der Bahngesellschaften intervenirenden Organen nur die Distanz von der nächsten Geleisemitte bestimmt erscheint, so werden die Verwaltungen ersucht, die zu ähnlichen Localcommissionen entsendeten Organe anzuweisen zu wollen, in Zukunft nebst dieser Entfernung namentlich auch jene von der Bahnkronen in den Protokolle zum Ausdruck zu bringen.

Als Rand der Bahnkronen hat in der currenten Strecke der Durchschnitt der Böschung des Unterbaukörpers mit der Verlängerung der Schwellenoberkante, bei Bahnhöfen aber die äußerste Kante des Bahnhofsplanums (incl. Vorplätze) zu gelten. (*ÖZ.* 3. Juni 1882, Z. 7209, *ÖB.* 1882 : 68.)

Anlässlich vorgekommener Zweifel, ob die Generalinspektion der österreichischen Eisenbahnen berechtigt sei, hinsichtlich eines an der im Fürstenthume Liechtenstein gelegenen Strecke der Vorarlberger Bahn projectirten Anrainerbau's nach §. 99 der Eisenbahnbetriebsordnung vom 18. November 1851 das Amt zu handeln, hat das Handelsministerium die Frage aus nachfolgenden Gründen im bejahenden Sinne entschieden. (*SM.* 25. August 1882, Z. 27308, *ÖB.* 1882 : 105.)

Nachdem bereits mehrfach Fälle vorgekommen sind, daß Eisenbahnunternehmungen, welche im Grunde der §§. 99 und 100 der Eisenbahnbetriebsordnung sich in ihren Rechten durch behördliche Entscheidungen gekränkt erachteten, sich an die Gefertigte um Abhilfe wendeten, wird hiermit bekannt gegeben, daß in ähnlichen Fällen von der Geehrten sich nicht hieher zu wenden ist, sondern die in den Gesetzen vorgesehenen ordentlichen Rechtsmittel zu ergreifen sein werden, und daß eine Anzeige an die Gefertigte nur dann am Platze ist, wenn durch eine derartige behördliche Entscheidung der Bestand oder Betrieb der Eisenbahn unmittelbar gefährdet erscheint. (*ÖZ.* 11. Sept. 1882, Z. 12653, *ÖB.* 1882 : 109.)

\*) Publicirt mit *SMG.* vom 14. Dec. 1878, Z. 32086.

**Landesgesetz für Galizien vom 26. December 1882,**  
betreffend die Competenz der polit. Behörden, rücksichtlich der Ausführungen  
in der Nähe von Eisenbahnen. **RGB. 1883 : 3.**

**Art. I.** Zur Vornahme der Amtshandlungen rücksichtlich der Ausführungen in der Nähe (im Feuerrahon) der Eisenbahnen mit Bedachtnahme auf die allgemeinen Bauvorschriften, sowie auf die für solche Bauten bestehenden besonderen Vorschriften, insbesondere zur Vornahme der Baucommissionen und zur Erledigung der Baugesuche, ist die politische Bezirksbehörde berufen.

**Art. II.** Mit dem Tage der Wirksamkeit dieses Gesetzes tritt die Verordnung des galizischen Statthaltereipräsidiums vom 12. August 1882 **RGB. Nr. 78** außer Kraft.

Die **I. I. . . . .** wird über Ersuchen des Handelsministeriums aufgefodert, die hierämtlichen Erlässe vom 30. November 1878, **Z. 13167**, vom 19. December 1877, **Z. 4699/MZ.** und 30. December 1879, **Z. 13736**, betreffend den Vorgang bei Ansuchen um die Baubewilligung für Bauten in der Nähe von Eisenbahnen, den politischen Unterbehörden, und durch diese den Gemeinden zur genauen Darnachachtung neuerdings in Erinnerung zu bringen. (**M. b. Z. 7. Juni 1883, Z. 7968**, an alle Landesstellen mit Ausnahme jener f. Steiermark, Galizien und Schlesien \*), **GB. 1883 : 98.**)

In Folge des mit dem Erlasse des Ministeriums des Innern vom 15. Juni 1883, **Z. 2953**, einverständlich mit dem Handelsministerium ertheilten Auftrages wird auf Grundlage des **§. 28** der Bauordnung für das Herzogthum Schlesien vom 2. Juni 1883, **RGB. Nr. 26**, in Ansehung der Ausführungen in der Nähe von Eisenbahnen verordnet, wie folgt:

**§. 1.** Bei Eisenbahnen ist die Aufführung neuer Bauobjecte auf eine Entfernung von weniger als 9·50 Meter der Bahnkrone in der Regel nicht gestattet.

Gebäude, welche in geringerer Entfernung als 19 Meter von der Bahnkrone zu stehen kommen, sollen gegen die Bahn in der Regel keine Ausgänge haben.

Gebäude, welche innerhalb einer Entfernung von 57 Meter von der Bahnkrone neu errichtet werden, sind vollkommen feuersicher herzustellen. Insbesondere müssen bei solchen Gebäuden an der Bahnseite Dachöffnungen vermieden oder durch Verglasung u. s. w. gut verwahrt werden.

**§. 2.** Insoweit die geltenden Bauvorschriften nicht entgegenstehen, werden Kiegelwandbauten mit ausgemauerten Fächern als feuersichere Herstellung, Dachpappe als feuersicheres Eindeckungsmaterial angesehen.

Bretter- und Blockwände mit Mörtelanwurf, sowie Holzbedachungen können nur ausnahmsweise unter besonders günstigen örtlichen Verhältnissen als zulässig erkannt werden.

**§. 3.** Dem Ansuchen um die Ertheilung der Baubewilligung sind in zwei Parien anzuschließen:

1. Der Situationsplan des Bauplazes und der Umgebung desselben, einschließlic des zunächst gelegenen Theiles der Bahnstrecke;

---

\*) An diese 3 Landesbehörden erging der fragliche Erlaß nicht, weil die mit demselben in Erinnerung gebrachten Vorschriften der Statthalterei für Steiermark anlässlich eines speciellen Falles mit einem speciellen Erlasse gleicher Zahl und gleichen Datums in Erinnerung gebracht wurden, der Vorgang bezüglich der Ausführungen in der Nähe von Eisenbahnen aber für Galizien mit Verordnung vom 12. August 1882, **RGB. Nr. 79** und für Schlesien mit Verordnung vom 23. Juni 1883, **RGB. 27**, geregelt worden ist.



2. ein mit eingeschriebenen Maßen versehenes Querprofil, aus welchem sowohl die Entfernung des Baues von der Mitte des nächstliegenden Bahngleises und von dem Rande der Bahnkrone, als auch die Höhenlage der letzteren gegenüber dem Bauplätze genau entnommen werden kann;

Die Bestimmungen der Bauordnung in Betreff der sonst noch den Baugesuchen anzuschließenden Beihilfe bleiben unberührt.

§. 4. Eine Baubewilligung kann ohne Zustimmung der Generalinspection der österreichischen Eisenbahnen nicht erteilt werden (§. 99 der Eisenbahnbetriebsordnung vom 16. Nov. 1851, RGZ. Nr. 1 ex 1852).

Es ist daher jedes Baugesuch vor der Anordnung der Baucommission der Generalinspection der österreichischen Eisenbahnen schleunigst mitzutheilen.

Von der anberaumten Baucommission ist sowohl die betreffende Eisenbahnunternehmung als die Generalinspection der österreichischen Eisenbahnen behufs allfälliger Intervention in Kenntniß zu setzen.

(Bdg. d. Landesregierung f. Schlesien 23. Juni 1888, B. 6065, RGZ. 1883 : 27.)

Vom hierseitigen Standpunkte steht der beantragten Aufnahme der Bestimmungen von Schadenverzicht= eventuell auch von Haftungsreversen aus Anlaß von Anrainerbauten, insoferne derlei Bauten in eigentlicher Bauverbotsraion oder aber außerhalb desselben jedoch innerhalb des gesetzlichen Feuerrahmens vorkommen und im letztern Falle nicht feuerfester hergestellt werden wollen, in den Bauconsens Nichts entgegen und kann sonach die Forderung der Ausstellung rechtskräftiger Reversen und deren Intabulirung fallen gelassen werden. (GZ. 15. Jan. 1884, B. 18653 ex 1883.)

Auf Bauten im Feuerrahmen einer bestehenden Bahn findet das Hoheitsanleihegesetz vom 28. December 1843, welches durch die Verordnung vom 25. Jänner 1879 nicht aufgehoben erscheint, Anwendung. (Min. d. Inn. 15. April 1884, B. 3162. SM. B. 13558 ex 84, B. 1884 : 91.)

Es unterliegt keinem Anstande, in allen jenen Fällen, wo thatsächlich nach den gegebenen Verhältnissen die Eisenbahnunternehmung und bezw. mittelbar der garantirende Staatsschatz gegen Schaden vollkommen gesichert erscheint, von einer „Haftung für Brandschaden“ in den Haftungs- und Verzichtreversen für Bauten auf Bahnterritorium abzugehen; ferner, wird in solchen Fällen, wo diese Voraussetzung nicht zutreffen sollte, als ausreichend erachtet, über den jeweiligen Antrag der Unternehmung in den Bauconsens einen Vorbehalt zu machen, nachdem ein aus öffentlichen Rücksichten erlassener Bauauftrag laut einer Entscheidung des Verwaltungsgerichtshofes vom 16. Juni 1880, B. 987, selbst dem Rechtsnachfolger gegenüber wirksam bleibt. (SM. 22. Juli 1884, B. 13070, GB. 1884 : 111.)

Die Eisenbahnen haften für Brandschäden, welche durch das Funkenausprühen der Locomotive entstanden sind, nur bei Vorliegen eines Verschuldens bezüglich der Handhabung der Vorsichtsmaßregeln gegen den Funkenflug. (OGG. 30. Dec. 1859, B. 13948; Röll Nr. 10.)

§. 100. Das Abtreiben der Waldungen, Gebüsch oder Sträucher, das Fällen oder Herablassen einzelner Bäume, das Austreiben des Viehes auf die Weide, die Gewinnung von Schotter, das Graben von Lehm und überhaupt jede Handlung, durch welche das Erdreich aufgelockert wird, Gegenstände auf die Bahn fallen, Erdrutschungen oder Steinablosungen hervorgerufen werden können, ist auf denjenigen Strecken



und Punkten der Grundstücke, welche von der dazu berufenen Behörde ausdrücklich aus diesem Anlasse bezeichnet worden sind, untersagt.

Die vereinte Hofkanzlei hat im Einvernehmen mit dem Präsidium der allgemeinen Hofkammer, um Unglücksfällen vorzubeugen, welche bei einer unbeschränkten Ausübung des Eigenthums- oder Nutzungsrechtes durch die an der Linie der Staatseisenbahnen angrenzenden Eigenthümer oder Nutznießer von Gründen und Bergabhängen, und überhaupt in Gebirgsgegenden entstehen könnten, somit zum Schutze der öffentlichen Sicherheit, folgende Vorschrift erlassen:

§. 1. Das Abtreiben der Waldungen, Gebüsch oder Sträucher, das Fällen oder Herablassen einzelner Bäume, das Austreiben des Viehes auf die Weide, die Gewinnung von Schotter, das Graben von Behm, und überhaupt jede Handlung, durch deren Ausübung wegen der Auslöcherung des Erdbereiches oder wegen des Herabfallens von Gegenständen für den Bau, die Erhaltung oder für den Betrieb der Staatseisenbahnen an Bergabhängen oder in Gebirgsgegenden eine Gefahr mit Grund zu besorgen wäre, wird auf den Grundstücken an denjenigen Strecken oder Punkten, welche von der hiezu berufenen Behörde ausdrücklich zu bestimmen sind, gänzlich untersagt.

§. 2. Die Entscheidung, auf welchen Grundstücken, an welchen Strecken oder Punkten diese Untersagung Platz zu greifen und die Beschränkung in der Ausübung des Eigenthums- oder Nutzungsrechtes für die betreffenden Anrainer der Staatseisenbahnen einzutreten hat, steht der Generaldirection der Staatseisenbahnen zu, welcher zugleich obliegt, das Grundstück, auf welches die Untersagung Anwendung zu finden hat, mit kennbaren Merkmalen in einer Art bleibend bezeichnen zu lassen, damit über den Umfang, bis zu welchem die Beschränkung sich erstreckt, kein Zweifel entstehen könne.

§. 3. Findet sich jemand durch die Entscheidung der Generaldirection für die Staatseisenbahnen beschwert, so hat er binnen der Fallfrist von vierzehn Tagen nach Empfang der Entscheidung die Vorstellung dagegen bei dem zuständigen Kreisamte zu überreichen, welches letztere diese Vorstellung mit dem eigenen Gutachten binnen acht Tagen an die Generaldirection der Staatseisenbahnen unmittelbar zu übersenden hat, damit diese letztere entweder, falls sie zureichende Gründe findet, ihre frühere Bestimmung angemessen abändere, oder die vom Kreisamte einbegleitete Vorstellung zur Entscheidung in zweiter Instanz dem Präsidium der allgemeinen Hofkammer vorlege. Es versteht sich übrigens von selbst, daß in derlei Fällen, wo Gefahr am Verzuge ist, den Vorstellungen gegen die Bestimmungen der Generaldirection für die Staatseisenbahnen keine hemmende Wirkung zustehen.

§. 4. Diejenigen Eigenthümer oder Nutznießer von Gründen, welche durch die ihnen aufgetragene Beschränkung in der Benützung ihres Eigenthums- oder Nutzungsrechtes einen wirklichen und nachweisbaren Schaden erleiden sollten, bleibt es vorbehalten, ihre dießfälligen Entschädigungsansprüche geltend zu machen, deren Anmeldung bei dem Kreisamte des Bezirkes zu geschehen hat, in welchem der Grund gelegen ist, hinsichtlich dessen die Beschränkung eintritt.

§. 5. Ueber die Entschädigungsanmeldungen hat sodann das berufene Kreisamt nach Maßgabe der für die Staatseisenbahnen bestehenden Expropriationsvorschriften das weitere gesetzliche Verfahren einzuleiten.

§. 6. Die Beamten und das Aufsichtspersonale der Staatseisenbahnen sind verpflichtet, über die Befolgung dieser Vorschrift, somit über die Aufrechterhaltung der im §. 1 bezeichneten Untersagung zu wachen. Die

gleiche Verbindlichkeit liegt aber auch allen Obrigkeiten ob, welche gesetzlich berufen sind, für die Erhaltung der öffentlichen Sicherheit zu sorgen.

§. 7. Die Uebertretungen der im §. 2 ausgedrückten Anordnung sind, wenn sie nicht nach den sie begleitenden Umständen zur Behandlung nach dem allgemeinen Strafrechte sich eignen, als politische Vergehen zu behandeln, und daher mit den für die letzteren gesetzlich bestehenden Strafen von den politischen Obrigkeiten und Behörden zu belegen. (Hd. 20. Aug. 1844; P. 113.)

Während des Besuchs  
stünd auf die Bahn  
worden ist, erhalten  
Vorschrift, wonach  
der Vergehungswille  
besonders wenn die  
ihrer Beschaffenheit  
nach alle Tage genau  
sollen, ihren Besuch  
in Absicht auf die  
ob überhaupt diesen  
Gegenstände nach-

Falls die zur Beseitigung der Felsleihen und zur Vornahme der nöthigen Abräumungsarbeiten erforderlichen Hilfsmittel nicht vorhanden sein sollten, ist wegen deren Beistellung sogleich die Einleitung zu treffen.

Wegen Ausführung bedeutender Reparaturen, die sich in Folge der periodischen Untersuchung der Felsleihen und Tunnel zur Anwendung drohender Gefahren als notwendig darstellen, haben die Betriebsdirektoren entweder im eigenen Wirkungskreise das Amt zu handeln, oder aber unter Vorlegung der Pläne und Kostenanschläge die Anträge zu erstatten.

Damit endlich über den Felsleihen das Weiden des Viehes, wie auch jede andere Handlung, in Folge welcher Steine auf die Bahn herabrollen könnten, strenge hintangehalten werde, sind, wo es notwendig erscheint, die betreffenden politischen Behörden um ihre diesfällige Einwirkung anzufragen. (Hd. 25. Jänner 1853, S. 28489; G. 33. Nr. 12.)

werden muß.

Folgerichtig ist daher, wenn auf Grund des §. 20 des Forstgesetzes von einer anderen Seite das Ansuchen gestellt wird, im Interesse der Sicherung des Bahnverkehrs eine Bannlegung auszusprechen, die nicht

bezügliche Amtshandlung von der vorausgegangenen Zustimmung der Generalinspektion, beziehungsweise der betreffenden Bahngesellschaft abhängig zu machen. (SM. 17. Mai 1874, S. 33085 ex 1873, EW. 1874 : 61.)

## g. Ueberwachung dieser Vorschriften.

**§. 101.** Die Gemeindevorstände, die Sicherheitsorgane und überhaupt die politischen Behörden sind verpflichtet, über die genaue Befolgung der vorstehenden Vorschriften (des Abschnittes II dieses Gesetzes) zu wachen, dem mit der Aufsicht betrauten Bahnpersonale in dieser Beziehung die wirksamste Assistenz zu leisten, die Uebertreter nach Umständen in Gewahrsam zu nehmen, und der competenten Gerichtsbehörde zur Bestrafung zu übergeben.

Die gegen den zweiten Abschnitt der Betriebsordnung verstoßenden Handlungen und Unterlassungen, gehören, insoferne sie solcher Art sind, daß sie unter die Bestimmungen des allgemeinen Strafgesetzes fallen, mithin nach den Bestimmungen dieses Strafgesetzes als Uebertretungen zu behandeln und zu bestrafen sind, zur Competenz der Gerichte; wenn jedoch derlei Handlungen und Unterlassungen sich vermöge ihrer Beschaffenheit zur Subsumtion unter die Bestimmungen des allgemeinen Strafgesetzes nicht eignen, so fallen sie in die Kategorie derjenigen Gesetzesübertretungen, deren Untersuchung und Bestrafung nach Maßgabe der Bestimmungen der Ministerialverordnungen vom 3. April 1855, RGW. Nr. 61 und vom 30. September 1857, RGW. Nr. 198, den politischen Behörden zusteht. (OGS. 5. Juli 1870, S. 6171; Röll Nr. 58.)

Das Ministerium des Innern hat sich mit den Ministerien der Justiz und des Handels in dieser Beziehung in dem Beschlusse geeinigt, daß die gegen den II. Abschnitt der Eisenbahnbetriebsordnung vom 16. November 1851 verstoßenden Handlungen und Unterlassungen nur insoferne sie solcher Art sind, daß sie unter die Bestimmungen des allgemeinen Strafgesetzes fallen, mithin nach den Bestimmungen dieses Gesetzes als Uebertretungen zu behandeln und zu bestrafen sind, zur Competenz der Gerichte gehören, daß jedoch derlei Handlungen und Unterlassungen, sobald sie sich vermöge ihrer Beschaffenheit zur Subsumtion unter die Bestimmungen des allgemeinen Strafgesetzes nicht eignen, in die Kategorie derjenigen Gesetzesübertretungen fallen, für welche die Bestimmungen der Ministerialverordnungen vom 3. April 1855, RGW. Nr. 61, und vom 30. September 1857, RGW. Nr. 198, erlassen worden sind, daß daher für solche strafbare Handlungen und Unterlassungen die Competenz der politischen Behörden begründet sei.

Indem ich Euer Excellenz hievon in Kenntniß setze, beehre ich mich, Euer Excellenz zu ersuchen, gefälligst dafür Sorge tragen zu wollen, daß die politischen Behörden erster Instanz bei den zu ihrer Kenntniß kommenden Fällen von Uebertretungen des II. Abschnittes der Eisenbahnbetriebsordnung sofort die entsprechende Strafamtshandlung einleiten und falls die Inzichten ergeben, daß die fraglichen strafbaren Handlungen zur strafgerichtlichen Competenz gehören, die Verhandlungen noch vor Ablauf der Verjährungsfristen an die zuständigen Strafgerichte leiten, in jedem Falle aber unweigerlich die politische Strafamtshandlung durchführen, wenn ein Strafgericht sich zur Vornahme der Strafamtshandlung in rechts-

kräftiger Weise incompetent erklärt hat. (M. d. J. 17. Oct. 1870, S. 42083, GB. 1870 : 87.)

Schon wiederholt ist der Fall eingetreten, daß Bahnfrevel leichterer Gattung aus dem Grunde straflos ausgingen, weil die betreffenden Gerichte in dem Thatbestande keine böshafte oder auch selbst nur muthwillige Handlungsweise erkennen konnten. Anlässlich eines solchen Vorfalles hat nun das Handelsministerium der beteiligten Bahnverwaltung unter Hinweisung auf den Erlaß des Ministeriums des Innern vom 17. October 1870, S. 12083, an sämtliche Landesstellen, betreffend die Competenz der politischen Behörden im Falle von Uebertretungen der Eisenbahnbetriebsordnung, bemerkt, daß es sich wohl in allen Fällen, in welchen nicht ein flagranter Verstoß gegen das Strafgesetz vorliegt, stets empfehlen würde, um wenigstens die Bestrafung im politischen Wege zu sichern, sofort auch die Anzeige an die politische Behörde zu erstatten. (SM. 21. October 1879, S. 32784, GB. 1879 : 122.)

**§. 102.** Die Angestellten der Bahn sind verpflichtet, Uebertreter der bemerkten Vorschriften, welche den an sie ergangenen Ermahnungen nicht Folge leisten, oder eine die Sicherheit des Betriebes störende oder sie gefährdende Handlung bereits verübt haben, in Fällen, wo die Hilfe der Polizei- (politischen oder richterlichen) Behörde nicht sogleich bei der Hand ist, anzuhalten, und der nächsten politischen Staatsanwaltschafts- oder richterlichen Behörde zur weiteren Behandlung zu übergeben.

Behufs der Ausübung dieses den Bahnbeamten und Dienern übertragenen polizeilichen Wirkungskreises, sowie zum Behufe der gewissenhafteren Erfüllung ihrer Verbindlichkeiten überhaupt werden diejenigen Bahnbeamten und Diener, welchen nach den Localverhältnissen die Aufsicht über die Bahn, die hiezu gehörigen Anstalten, und das die Bahn benützende Publikum zusteht, auch auf Privatbahnen von der Staatsverwaltung in Eid genommen werden.

Die auf solche Weise beeideten Bahnbeamten und -Diener genießen rücksichtlich ihrer Dienstverrichtungen gegenüber dem Publikum auch auf Privatbahnen den gesetzlichen Schutz gleich anderen öffentlichen Verwaltungsbeamten.

Die Eisenbahnbeamten und -Diener haben in ihrem Dienstelde die unverbrüchliche Beobachtung der Staatsgrundgesetze zu beschwören, wobei in den Fällen der bereits früher erfolgten Beeidigung die Nachtragung eines die Beschwörung der Staatsgrundgesetze enthaltenden Reverses genügt. (SM. 20. Juni 1869, S. 3014.)

Der die Eidesleistung verweigernde Beamte ist mit Rücksicht auf die von ihm verweigernde Erfüllung einer nach §. 102 der Eisenbahnbetriebsordnung für den äußeren Bahndienst vorgeschriebenen gesetzlichen Bedingungen sofort und bis zur Erfüllung der Bedingung von seinem Dienstposten zu entheben. Der Eid muß zu Gott dem Allmächtigen geleistet werden, die Eidesablegung vor dem Crucifix und den brennenden Kerzen ist nicht absolut nothwendig. (SM. 3. Mai 1874, S. 713, GB. 1874 : 53.)

Unabhängig des Umstandes, daß das königlich ungarische Communicationsministerium in seiner Verordnung vom 6. März 1876, S. 261 an sämtliche ungarische Bahnverwaltungen, betreffend die Qualifikation der Eisenbahnaspiranten, die österreichischen Staatsbürger den ungarischen formell gleichgestellt hat, wird die Generalinspection der österreichischen Eisenbahnen angewiesen, auf die Handhabung des Grundsatzes der Gleichstellung beider Staatsgebiete der Monarchie in Absicht auf die einschlägigen Qualificationsbedingungen des Eisenbahndienstes ihr Augenmerk zu richten. (SM. 5. April 1876, S. 8023, GB. 1876 : 44.)

Nach der im zweiten Absätze des §. 102 der Eisenbahnbetriebsordnung enthaltenen Anordnung sind alle jene Bahnbeamten und Diener, welchen nach den Localverhältnissen die Aufsicht über die Bahn, die hiezu gehörigen Anstalten und das die Bahn benützende Publikum zusteht und hieburch ein polizeilicher Wirkungskreis übertragen ist, von der Staatsverwaltung in Eid zu nehmen. Diese Anordnung hat im Allgemeinen hinsichtlich aller Eisenbahnen und Bahnstrecken zur Durchführung zu gelangen, auf deren Betrieb die vorhin citirte Eisenbahnbetriebsordnung Anwendung findet. Hiezu gehören namentlich die sämtlichen, von inländischen (österreichischen oder ungarischen) Unternehmungen betriebenen und im Gebiete der Reichsrathsländer gelegenen Bahnstrecken im Hinblick auf die für den gesammten Umfang der österreichisch-ungarischen Monarchie begründete Wirksamkeit der Eisenbahnbetriebsordnung. Bezüglich der eben bezeichneten Bahnstrecken erscheint demnach die Beeidigung der betreffenden Bahnbediensteten im Sinne des bezogenen §. 102 im Allgemeinen als eine nothwendige Voraussetzung zur legalen Ausübung des daselbst näher bezeichneten bahnpolizeilichen Wirkungskreises, derart, daß eine Person, welche den in Frage stehenden Eid nach der hiefür eingeführten Eidesformel nicht ablegt, beziehungsweise nicht ablegen kann oder will, zu einer solchen Stelle nicht zugelassen, resp. in derselben nicht belassen werden soll. . . . Selbstverständlich bleibt es Individuen, welche in Folge ihrer ausländischen Unterthanenpflicht zu der fraglichen Eidesablegung nicht zugelassen werden können, unbenommen, durch Erwerb des Staatsbürgerrechtes in einem der Staatsgebiete der österreichisch-ungarischen Monarchie sich in die Lage zu bringen, den in Frage stehenden Eid abzulegen und auf solche Weise die nothwendige Vorbedingung zur Vervollziehung des Dienstpostens im Sinne des §. 102 der Betriebsordnung zu erfüllen. . . . In Ansehung jener im Gebiete der Reichsrathsländer gelegenen Bahnstrecken, welche von einer fremdländischen Bahngesellschaft betrieben werden, gleichwie auch bezüglich der auf fremdländischem Territorium liegenden Bahnstrecken, auf welchen eine österreichische Bahngesellschaft den Betrieb führt, kommen zur Beurtheilung der hier angeregten Angelegenheit vorwiegend die Bestimmungen der mit den Nachbarstaaten getroffenen internationalen Vereinbarungen, beziehungsweise der dießfalls abgeschlossenen Staatsverträge in Betracht . . . . . wobei namentlich auf die Anwendung des Grundsatzes der Reciprocität das Augenmerk zu richten wird. (SM. 9. März 1877, S. 24758.)

Auf den Localbahnen, wo keine oder nur wenige stabile Bahnwächter sind, sind mit den polizeilichen Functionen, welche auf den Hauptbahnen den Bahnwächtern dem Publikum gegenüber obliegen, hiezu teils stabile Oberbauarbeiter zu betrauen.

Dieselben werden sodann im Sinne des §. 102 der Betriebsordnung der Generalinspection in Eid genommen werden. (SM. 4. Juni 1882, 4, GB. 1872 : 75.)

**§. 103.** Jede Handlung oder Unterlassung gegen die Vorschrift dieses Gesetzes wird nach Maßgabe desselben und nach den Bestimmungen des allgemeinen Strafgesetzes geahndet.

Hinsichtlich der nach dem Strafgesetze zu behandelnden Uebertretungen der Eisenbahnbetriebsordnung steht das Verfahren und die Urtheilsfällung den Bezirksgerichten zu. \*) (Just. M. 11. Nov. 1870, B. 13189.)

Bei der Beschädigung eines der im §. 85 lit. c St.G. speciell hervorgehobenen Gegenstände bedarf es nicht der Feststellung „besonderer Gefährlichkeit“. (Cassationshof vom 16. December 1882, B. 9134 und 11569, Jur. B. 1883 : 20.)

---

\*) Siehe §§. 68, 76, 81, 85, 86, 87, 88, 172, 175, 279, 280, 283, 312, 314, 318, 319, 335/336, 337, 431, 432, 433, 434, 459 und 468 des allg. Strafgesetzes, Bd. 4 der Manz'schen Gesetzausgabe.

# Siebenter Abschnitt.

---

## Haftpflicht der Eisenbahnunternehmungen

für die beim Verkehre sich ereignenden körperlichen Verletzungen und Tödtungen.

Gesetz vom 5. März 1869, RGBl. Nr. 27.

Mit Zustimmung beider Häuser des Reichsrathes finde anzuordnen, wie folgt:

§. 1. Wenn durch eine Ereignung im Verkehre einer Anwendung von Dampfkraft betriebenen Eisenbahn die körperliche Verletzung oder die Tödtung eines Menschen hergeführt wird, so wird stets vermuthet, daß die Ereignung ein Verschulden der Unternehmung oder derjenigen Personen eingetreten sei, deren sie sich zur Ausübung des Betriebes bedient. Das Verschulden dieser Personen hat die Unternehmung ebenso, wie ihr eigenes Verschulden, durch die Zahlung des Ersatzes nach Maßgabe der §§. 1325. bis 1327 des gemeinen bürgerlichen Gesetzbuches zu vertreten.

Die Beschädigten (Wunden) einer Maschine mittelst der Drehscheibe eine zum Verkehre (oder Betriebe) einer Eisenbahn gehörige Verletzung im Sinne des Haftgesetzes zu betrachten.

Die Verletzten und in Folge dieser Verletzung erwerbsunfähig gewordene Person gebührt als Ersatz für künftighin entgehenden Erwerb ein Betrag, welcher ihr zuzüglich der Zinsen den Fortbezug ihres bisherigen

Einkommens an Gehalt, Quartiergehld und Meilengeldern bis zu jenem Alter ermöglicht, welches sie bei nicht erlittener Verletzung nach den Regeln der Wahrscheinlichkeit erreicht hätte. (OÖG. v. 2. April 1875, J. 559; Röll Nr. 150.)

Die bei einem Eisenbahnunfalle verletzte und in Folge dieser Verletzung erwerbsunfähig gewordene Person ist für den Entgang an Diktien, welche sie in der bis zur Verletzung innegehabten dienstlichen Berufsstellung bei Verwendung zu Reisen bezogen hätte, seitens der Bahngesellschaft nicht zu entschädigen. — Beiträge, welche dem Verletzten durch öffentliche Sammlungen zufließen, sind bei Berechnung des von der Bahngesellschaft zu leistenden Ersatzes außer Betracht zu lassen. — Das Schmerzensgeld ist ohne Rücksicht auf den Grad des Verschuldens der ersatzpflichtigen Eisenbahn zu bemessen. (OÖG. 27. März 1878, J. 776; Röll Nr. 244.)

Der im §. 1 des Gesetzes vom 5. März 1869 vorkommende Ausdruck „Verkehr“ ist mit „Bewegung des Zuges“ identisch. (OÖG. 31. Mai 1878, J. 15655 ex 1877; Röll Nr. 252.)

Die seitens einer Eisenbahngesellschaft erfolgte Zuwendung einer Provision oder Unterstützung an die Hinterbliebenen einer Person, deren Tödtung durch eine Ereignung im Verkehre dieser Eisenbahn herbeigeführt wurde, involvirt eine stillschweigende Anerkennung der diesfälligen Schadenersatzpflicht der Eisenbahngesellschaft, welche die Verjährung der Klage unterbricht. — Der gegen eine Eisenbahngesellschaft auf Grund des Gesetzes vom 5. März 1869 und beziehungsweise auf Grund des §. 1327 abÖÖ. erhobene Anspruch auf Leistung einer Rente unterliegt der im §. 1489 abÖÖ. normirten Verjährungsfrist. (OÖG. 15. Sept. 1878, J. 7209; Röll Nr. 263.)

Die seinem Gehalte gleichkommende Rente muß dem Verletzten, ohne Rücksicht auf den Pensionsgenuß, zufließen, wenn nach den Pensionsstatuten der Pensionsfond durch die Einlagen von Seiten der Beamten und Diener gebildet wird und sonach als Eigenthum derselben anzusehen ist, während die Bahngesellschaft bloß die Verwaltung dieses Fonds führt.

Der in Folge der Verletzung erwerbsunfähig gewordene Bahnbedienstete hat gegen die Bahngesellschaft keinen Anspruch auf Ersatz der ihm entgehenden „Meilengelder“. (OÖG. 23. Oct. 1878, J. 11880; Röll Nr. 269.)

Im Falle eines durch den Verkehr herbeigeführten Todes ist die Ersatzpflicht nicht bloß gegenüber den in §. 1327 abÖÖ. erwähnten Personen, sondern gegenüber Allen begründet, welche durch den Todesfall in einem förmlichen Rechtsanspruche beeinträchtigt wurden, insbesondere gegenüber den Eltern, denen der Verstorbene in Gemäßheit des §. 154 ibidem den Unterhalt geleistet hat. (OÖG. 7. Juli 1880, J. 7090; Jur. Bl. 1880 : 46.)

Die im Gesetze vom 5. März 1869 aufgestellte Vermuthung des Verschuldens der Bahngesellschaft hat auch dann Anwendung zu finden, wenn ein Bediensteter (Bremsen) während des Einkuppelns und Auskuppelns von Waggons anläßlich einer Verschiebung verunglückt.

Die Verpflichtung der Bahngesellschaft, den Kindern des Verunglückten Unterhaltskosten zu bestreiten, dauert rücksichtlich der Frau bis zum Lebensende, rücksichtlich der Kinder nur bis zu dem Zeitpunkte, in welchem die Kinder sich selbst zu ernähren im Stande sind.

Unterstützungen, welche die Bahngesellschaft den Hinterbliebenen des Verunglückten zuwendet, sind als Geschenke anzusehen und daher von der Bahn obliegenden Schadenersatzleistung nicht abzuschlagen.

Die Zahlung eines Capitalbetrages statt der Alimentationsrente kann der Bahn nicht auferlegt werden. (OÖG. 3. Nov. 1881, J. 8700.)



Für einen Bahnunfall, der durch eine Schneeverwehung veranlaßt wurde, haftet die Bahnunternehmung selbst dann, wenn die Folgen dieser Verwehung nicht zu

Di

weitere

abgibt.

ist kein

zurech-

zufall!

Da

das 80.

Tausend

(Ostf.)

! einem Eisenbahnunfalle Beschädigten auf die der Wittin und Familie nach §. 1327 ihren Einfluß. Der Witwe des Getödteten eine Rente und zwar nur für jene Zeit zumuthmaßlich gelebt hätte, wenn ihm der

ausgesetzt wird, daß der Mensch gewöhnlich ist, so muß auch bei der Bemessung der Alter zum Maßstabe angenommen werden. 3, Ostf. 1883 : 3 u. 4.)

Die Verjährung des Entschädigungsanspruches beginnt, falls angenommen werden kann, daß der Schaden dem Beschädigten nicht später bekannt wird, vom Zeitpunkte der erklärten Beschädigung. (Ostf. 17. Febr. 1883, 3. 553, Centralbl. f. Jur. Praxis 1883 : 80.)

Die Bahn haftet für die Verletzung oder Tödtung eines die Bahn bei offenen Schranken Passirenden nur dann nicht, wenn sie den positiven Beweis erbringt, daß der Passant wegen Herannahens eines Zuges oder einer Locomotive vor dem Uebersteigen der Bahn ausdrücklich gewarnt worden sei.

nständigen Unterhaltes zum Zeitpunkte ihrer nicht davon abhängig, Begehren des Begleiters

ingspflicht müssen sich den Eltern nach ihren de.

ich das schädigungsweise Verstorbenen, falls er sonach seinen Kindern

§. 139 abgibt. erstreckt mer. (Ostf. 16. Aug.

§. 1 des Gesetzes vom 5. März 1869 findet nicht bloß dann Anwendung, wenn der Unfall während der unmittelbaren Bewegung des Bahnzuges herbeigeführt wird, sondern auch dann, wenn er in den mit dem Betriebe der Bahn in nothwendigem Zusammenhange stehenden Anlagen (z. B. Heizhäusern) und Vorbereitungen durch die Außerachtlassung der zur Hintanhaltung von Unglücksfällen bei Benutzung der Dampfkraft nöthigen Vorkehrungen entstanden ist. (Ostf. 28. Aug. 1883, 3. 2504.)

Zu den bei der Bestimmung des Schmerzensgeldes zu berücksichtigenden Umständen gehört auch die Beschaffenheit des die Ersatzpflicht begründenden Verschuldens, wobei insbesondere der Unterschied zwischen einer aus böser Absicht zugefügten Körperverletzung und dem Verhalten der Organe der belangten Eisenbahngesellschaft nicht unbeachtet bleiben kann. (Ostf. 18. Nov. 1884, 3. 18094.)

Dem dienstuntauglich gewordenen Bediensteten einer Eisenbahngesellschaft gebührt unter der Voraussetzung keine Pension aus dem bei dieser Bahn bestehenden Pensionsfonds, wenn ihm seitens der Bahngesellschaft

anlässlich der Verunglückung im Dienste eine die Pension übersteigende lebenslängliche Rente als Ruhegehalt fortbezahlt wird. (OÖG. 5. Febr. 1885, Z. 1002.)

Auch das Verschieben von Wagen zum Zwecke der Zusammenstellung oder Auflösung von Zügen gehört zum „Verkehr“ im Sinne des Gesetzes vom 5. März 1869. (OÖG. 12. März 1885, Z. 1031.)

Die mit Dampfkraft erfolgende Verschiebung der Waggonen ist den im §. 1 des Gesetzes vom 5. März 1869, RÖB. Nr. 27, erwähnten Ereignissen im Verkehre beizuzählen. Die Schadenersatzklage wegen der bei einer solchen Verschiebung erfolgten Verunglückung eines Bahnbediensteten kann daher nach §. 3 des Haftpflichtgesetzes bei dem Handelsgerichte eingebracht werden, in dessen Sprengel sich der Unfall ereignet hat. (OÖG. 16. Dec. 1885, Z. 14420.)

Auch die beim Bahnbetriebe absichtlich oder durch Versehen eines Bahnorgans erfolgte Herbeiführung eines Schreckens, welcher nach Beschaffenheit der Sache und des Individuums die Verletzung eines inneren Organs nach sich zieht, begründet die Haftpflicht der Bahnanstalt auf Grund des Gesetzes v. 5. März 1869 (OÖG. 20. Sept. 1887, Z. 8911).

**§. 2.** Von dieser Ersatzleistung wird die Unternehmung nur dann und nur in dem Maße befreit, als sie beweist, daß die Ereignung durch einen unabwendbaren Zufall (höhere Gewalt — vis major) oder durch eine unabwendbare Handlung einer dritten Person, deren Verschulden sie nicht zu vertreten hat, oder durch Verschulden des Beschädigten verursacht wurde.

Eine von der Unternehmung in vorhinein angekündigte oder mit ihr vereinbarte Ablehnung oder Einschränkung dieser Ersatzpflicht ist ohne rechtliche Wirkung.

Die unmittelbar nach einem Eisenbahnunfalle von dem hiebei Verletzten erklärte Verzichtleistung auf Ersatzansprüche gegen die Eisenbahngesellschaft ist für den Verletzten im Falle seiner nachträglich in Folge der Verletzung eingetretenen Erkrankung nicht rechtsverbindlich. — Der Beweis der Connexität späterer Krankheitserscheinungen mit der bei einem Unfalle erlittenen Verletzung, kann auch durch die Zeugenaussage des behandelnden Arztes und durch den Erfüllungseid des Verletzten erbracht werden.

Es kann von keinem unabwendbaren Zufall gesprochen werden, wenn die Umstände, durch welche ein Eisenbahnunfall verursacht wurde, nur den Betrieb und das Betriebsmateriale der Bahn, dessen Instandhaltung ihr obliegt, und worauf aber die Passagiere nicht den entferntesten Einfluss haben, betreffen. (OÖG. 24. April 1878, Z. 871; RÖB. Nr. 248.)

Das Gesetz vom 5. März 1869 schließt nicht aus, daß von der Eisenbahnunternehmung bezüglich ihrer Bediensteten für den Fall der Verunglückung vor erlangter Pensionsfähigkeit specielle Vereinbarungen über die Höhe und die Art der Entschädigung, insbesondere der Witwen, der ohne ihr Verschulden im Dienste verunglückten Bediensteten getroffen werden, und es hat im Falle einer solchen Vereinbarung an Stelle der vom Gerichte auszumessenden die vertragsmäßig zugesicherte Entschädigung sowohl bezüglich der Art derselben als auch ihrer Höhe und Dauer einzutreten. Die beim Dienstantritte den Angestellten bekanntgegebene Bestimmung des Pensionsstatutes hat die Wirkung einer solchen Vereinbarung. (OÖG. 9. Oct. 1879, Z. 10112, Best. Eisenb.-Gtg. 1880: 1.)

Plötzlicher Eintritt eines heftigen Nebels bildet keine vis major, welche die Haftpflicht der Eisenbahngesellschaft für den in Folge des Nebels hervorgerufenen Zusammenstoß zweier Züge, bezw. für die dabei eingetretenen Verletzungen von Menschen ausschließt. (O. G. 1. Juni 1885, S. 3747.)

§. 3. Klagen auf Ersatzleistung, welche auf Grundlage dieses Gesetzes wegen Ereignissen, die der Wirksamkeit desselben nachgefolgt sind, erhoben werden, gehören nach Wahl des Klägers vor das Handelsgericht, in dessen Sprengel die verklagte Unternehmung ihren Sitz hat oder die Ereignung eingetreten ist.

Ueber dieselben ist summarisch zu verfahren und es können mehrere Kläger Ersatzansprüche, welche in derselben Ereignung ihren Grund haben, in derselben Klageschrift stellend machen.

§. 4. Dieses Gesetz tritt mit dem Tage seiner Kundmachung in Wirksamkeit.

Mit dem Vollzuge desselben ist der Justizminister beauftragt.

1  
2  
3  
4  
5  
6  
7  
8  
9  
10  
11  
12

(. 1877 : 94.)

\* Erklärung.

Das Reichs-Kriegsministerium verpflichtet sich Namens des Militär-  
s, in allen Fällen, wenn zur Erlernung des Eisenbahndienstes bei  
nen commandirte Militärpersonen in dieser Verwendung körperlich  
ist oder getödtet werden, jene Schadenersatzbeträge zu übernehmen,  
welche der betreffenden Bahnunternehmung (Gesellschaft) vollständig zu  
ten, welche diese letztere auf Grund des Haftungsgesetzes vom 5. März  
RGV. Nr. 27, an die Beschädigten, an deren Angehörige oder an  
andere Anspruchsberechtigten über rechtskräftiges gerichtliches Urtheil  
haben wird.

# Achter Abschnitt.

## Verkehrsvorschriften.

### I. Grundzüge der Vorschriften für den Verkehrsdienst auf Eisenbahnen. \*)

(Wirksam v. 1. October 1877, SM. 27. Februar 1877, S. 5176, GB. 1877:27.)

#### I. Theil.

#### Allgemeine Bestimmungen.

##### Artikel 1.

##### Allgemeine Pflichten des Personales.

1. Zum executiven Dienste darf niemand verwendet werden, der sich nicht vorher über die seine Dienstesverrichtungen betreffenden Bestimmungen und Vorschriften genaue Kenntniß verschafft und dieselbe durch Prüfung und Probepraxis nachgewiesen hat.

Jedes Organ des executiven Dienstes ist mit den seinen Obliegenheiten entsprechenden Instructionen, Anleitungen und Vorschriften zu betheilen. \*\*)

---

\*) Die mit Erlassen des Handelsministeriums vom 15. September 1881, S. 29091 (GB. 1881 : 112, I. Nachtrag), vom 15. Juni 1883, S. 21561, (GB. 1883 : 75, II. Nachtrag), und vom 15. Juli 1883, S. 20980 (III. Nachtrag) erschienenen Abänderungen, bez. Ergänzungen dieser „Grundzüge“ sind in den nachfolgenden Text aufgenommen.

\*\*) Ich lade die Verwaltungen ein, dafür zu sorgen, daß von nun ab der selbständigen Ausübung des Verkehrsdienstes nicht nur die vollständige Kenntniß des Telegraphendienstes und die im Befehle eines höheren Verwaltungsbeamten der betreffenden Anstalt gut bestandene, theoretische Prüfung aus den Vorschriften des Verkehrsdienstes, sondern auch eine mindestens dreimonatliche, unter entsprechender Aufsicht und wo möglich

sammte Diener- und Arbeiterpersonale muß zeitweise eine einschlägigen Vorschriften belehrt und nachgeprüft werden, Uebungen zu führen sind.

Die Bediensteten, welche bei einer Nachprüfung einen Minderungsursprünglich documentirten unerläßlichen Befähigung sofort vom executiven Dienste abziehen und können zu nach einer neuerlichen genügend bestandenen Prüfung an werden.

Diejenigen, die wegen Kurzsichtigkeit oder Farbenblindheit zur Bedienung der Signale ungeeignet, oder die schwerhörig sind, dürfen vom Dienste nicht in Verwendung genommen, dem Trunkel Er- Dienste belassen werden.

Die Farbenblindheit erfahrungsgemäß nicht nur angeboren, sondern auch später eintreten kann, so liegt es im Interesse der Sicherheit, nicht nur neu Eintretende des Executivpersonals in der Fähigkeit, die Hauptfarben, roth, grün und violett zu unterscheiden zu lassen, sondern die Prüfung auch periodisch zu wiederholen, nach Krankheiten und Contusionen des Kopfes zu wiederholen. (S. 15. October 1878, Z. 29295, ZB. 1878 : 121.)

Bei der Diensttheilung ist unter Beobachtung der diesfallsigen Vorschriften darauf Rücksicht zu nehmen, daß jedem Einzelnen eine nothwendige dienstfreie Zeit verbleibe.

Bei der Dienstesübergabe respective Uebernahme, welche unter der Aufsicht persönlich vorzunehmen ist, hat der Uebergebende dem Uebernehmenden alle auf die ungestörte Fortsetzung des Dienstes Bezug habenden Theilungen mündlich zu machen.

Bei der Übergabe des Platzdienstes von einem Stationsbeamten an einen anderen überdieß der Abzulösende alle auf die Sicherheit des Betriebes nehmenden, getroffenen oder erst zu treffenden Dispositionen, bestimmter Form schriftlich zu notiren.

Die Organe haben nach Maßgabe ihrer Instructionen für die Aufrechterhaltung der Betriebssicherheit oder Ordnung auf der Bahn und die nöthige Sorge zu tragen.

Die eifrigsten Bahnstrecken zurückgelegte praktische Verwendung der besten Fähigkeit vorhergehe. (S. 6. Mai 1870, Z. 19964, ZB. 1870 : 38.)

Das Ministerium hat über die Anrechnung der mit dem Erlass vom 1. Mai 1869, Z. 19964, vorgeschriebenen Probepraxis, welche der aus dem Verkehrsdienste geprüften Bahnbediensteten bei der Ausübung desselben vorangehen soll, entschieden, daß die Bediensteten auch die vor der abgelegten Verkehrsprüfung probeweise Verwendung im executiven Verkehrsdienste annehmen kann. (S. 12. April 1873, Z. 3432—2112 II., ZB.)

Die persönlichen Verhältnisse jeder Bahn es mit sich bringen, daß die Vorschriften für den executiven Dienst von jenen anderer Bahnen wesentlich verschieden sind, so haben sich künftighin Bahnbedienstete, welche in die Dienste einer anderen Bahn übergetreten sind, vor der Aufnahme zur selbstständigen Ausübung des Verkehrsdienstes aus den bezüglichen Instructionen der gegenwärtig dienstverrichtenden Bahn auch dann zu unterziehen, wenn sie diese Prüfung an jener Bahn mit Erfolg bereits abgelegt haben. (S. 12. April 1873, Z. 3432—2112 II., ZB. 1873 : 98.)

Uebertreter der Sicherheitsvorschriften, welche den an sie ergangenen Mahnungen nicht Folge leisten oder eine die Sicherheit des Betriebes störende oder gefährdende Handlung bereits verübt haben, sind, falls die Hilfe der Sicherheitsorgane nicht sogleich zur Hand ist, womöglich anzuhalten und der competenten Behörde zu übergeben.

8. Die Bediensteten haben bei der Ausübung des Dienstes die vorgeschriebenen Abzeichen zu tragen und sich gegenwärtig zu halten, daß sie mit einem, zum Nutzen und Frommen des Publikums bestimmten öffentlichen Dienste betraut sind. \*)

9. Die Bediensteten haben im Dienste die ihnen anvertrauten, der Tageszeit entsprechenden, tragbaren Signalmittel bei sich zu führen, damit sie stets im Stande sind, Signale zu geben.

## Artikel 2.

### Benützung neuer oder umgestalteter Anlagen und Geleise.

10. Sowohl neuhergestellte Eisenbahnstrecken als auch jene Theile der bereits bestehenden, welche durch Zubau, Umbau oder durch Reconstruction neue oder geänderte Geleiseanlagen und Objecte erhalten, dürfen erst dann benützt werden, wenn die hiezu erforderliche Ermächtigung erteilt worden ist.

## Artikel 3.

### Dienstuhren.

11. Auf jeder Station soll an einer dem Publikum sichtbaren Stelle eine Uhr vorhanden sein. Außerdem muß jede Station, wenigstens bei deren Telegraphenapparate, mit einer Uhr versehen sein, nach welcher der Dienst geregelt wird.

Alle beim executiven Verkehrsdienste betheiligten Beamten, ferner die Stations- und Bahnaufseher, sowie die Maschinen- und Zugführer müssen jeder im Besitze einer gut gehenden Taschenuhr sein und dieselbe im Dienste stets bei sich tragen.

Jedes Bahnwächterhaus ist mit einer Uhr zu versehen.

12. Alle diese Uhren müssen nach der Bahnzeit gerichtet sein.

13. Um alle Uhren in gleichem, übereinstimmendem Gange zu erhalten, sind dieselben täglich nach einem im telegraphischen Wege gegebenen Uhrenzeichen zu reguliren.

## Artikel 4.

### Freihaltung der Bahnbreite.

14. Die seitwärts von den Geleisen und zwischen denselben lagernden Gegenstände sollen vom Schienenstrange so weit entfernt sein, daß sie die sichere Befahrung der Bahn nicht hindern.

Als äußerste Grenze hat zu gelten, daß die Schotterhaufen im Innern des Geleises wenigstens 0.20 m von der inneren Schienenkante entfernt sein müssen und die Oberfläche der Schienen nicht mehr als 0.80 m über-

\*) Der Verwaltungsrath wird aufgefordert, sofort die Veranlassung zu treffen, daß während des Verkehrs derzüge der jeweilig den Inspectionsdienst versiehende Beamte einer jeden Station eine rothe Dienstmütze trage, und daß die Stationsportiere eine links auf der Brust zu tragende mit dem Worte „Portier“ deutlich versehene blanke Metallplatte erhalten.

Es ist selbstverständlich, daß das Tragen der rothen Mütze nur während der Zeit des jeweiligen Inspectionsdienstes statthaft ist. (S.M. 5. December 1870, B. 22940, C.B. 1870 : 99.)

ragen dürfen, und daß seitwärts von den Geleisen und zwischen denselben die Haufen im Sommer wenigstens 0.50 m, im Winter jedoch, um den Schneepflügen freien Durchgang zu lassen, 0.80 m von der inneren Schienenkante entfernt zu halten sind. Dieselben können dann eine beträchtliche Höhe erreichen, nur darf die Böschung der Schotterhaufen gegen das Geleise nicht steiler als 45 Grade sein.

Bei Ablagerung von Gegenständen mit vertikalen Flächen hat die Entfernung von der inneren Schienenkante womöglich 1.50, unter allen Umständen aber mindestens 1.25 m zu betragen.

#### Artikel 5.

#### Instandhaltung der Einrichtungen.

als  
ist  
in

als  
ist

als  
ist  
\*)

#### Artikel 6.

#### Belichtung.

18. Die Nachtsignale sind von Sonnenuntergang bis Sonnenaufgang und bei eintretender Dunkelheit und in dunklen Tunneln auch bei Tage zu gebrauchen.

Die Signalmittel auf den Bögen sind stets rechtzeitig und zwar derart zu beleuchten, daß die Böge ohne Nachtsignale von der Dunkelheit nicht überrascht werden können.

19. Die Böge müssen in der Dunkelheit, daher auch bei der Durchfahrt durch längere Tunneln, auch von innen beleuchtet sein.

## II. Theil.

### Vorbereitungen zum Verkehre der Böge.

#### Artikel 7.

#### Untersuchung der Wagen.

20. Ein Wagen darf nur in Verwendung genommen werden, wenn er sich in vollkommenem betriebsfähigem Zustande befindet und keinen Mangel an sich trägt, durch welchen eine Beschädigung von Personen oder Sachen herbeigeführt werden könnte.

Daher ist jeder Wagen vor seiner Verwendung einer Untersuchung zu unterziehen.

\*) In jeder Station sind an allen vorkommenden Geleiseverkreuzungen die Sicherheitsmarken in entsprechender Entfernung von der Herzspitze anzubringen.

Ein Anstrich dieser Marken mit leicht erkennbaren und haltbaren Farbmitteln wird empfohlen. (GJ. 5. Juli 1881, B. 8054, G.B. 1881 : 81.)

Einkommens an Gehalt, Quartiergeld und Meilengeldern bis zu jenem Alter ermöglicht, welches sie bei nicht erlittener Verletzung nach den Regeln der Wahrscheinlichkeit erreicht hätte. (OGH. v. 2. April 1875, J. 539; Röll Nr. 150.)

Die bei einem Eisenbahnunfalle verletzte und in Folge dieser Verletzung erwerbsunfähig gewordene Person ist für den Entgang an Ditteln, welche sie in der bis zur Verletzung innegehabten dienstlichen Berufsstellung bei Verwendung zu Reisen bezogen hätte, seitens der Bahngesellschaft nicht zu entschädigen. — Beiträge, welche dem Verletzten durch öffentliche Sammlungen zukommen, sind bei Berechnung des von der Bahngesellschaft zu leistenden Ersatzes außer Betracht zu lassen. — Das Schmerzensgeld ist ohne Rücksicht auf den Grad des Verschuldens der ersatzpflichtigen Eisenbahn zu bemessen. (OGH. 27. März 1878, J. 776; Röll Nr. 214.)

Der im §. 1 des Gesetzes vom 5. März 1869 vorkommende Ausdruck „Verkehr“ ist mit „Bewegung des Zuges“ identisch. (OGH. 31. Mai 1878, J. 15655 ex 1877; Röll Nr. 252.)

Die seitens einer Eisenbahngesellschaft erfolgte Zuwendung einer Provision oder Unterstützung an die Hinterbliebenen einer Person, deren Tödtung durch eine Ereignung im Verkehre dieser Eisenbahn herbeigeführt wurde, involviret eine stillschweigende Anerkennung der dießfälligen Schadenersatzpflicht der Eisenbahngesellschaft, welche die Verjährung der Klage unterbricht. — Der gegen eine Eisenbahngesellschaft auf Grund des Gesetzes vom 5. März 1869 und beziehungsweise auf Grund des §. 1327 abGB. erhobene Anspruch auf Leistung einer Rente unterliegt der im §. 1489 abGB. normirten Verjährungsfrist. (OGH. 15. Sept. 1878, J. 7209; Röll Nr. 263.)

Die seinem Gehalte gleichkommende Rente muß dem Verletzten, ohne Rücksicht auf den Pensionsgenuß, zukommen, wenn nach den Pensionsstatuten der Pensionsfond durch die Einlagen von Seiten der Beamten und Diener gebildet wird und sonach als Eigenthum derselben anzusehen ist, während die Bahngesellschaft bloß die Verwaltung dieses Fonds führt.

Der in Folge der Verletzung erwerbsunfähig gewordene Bahnbedienstete hat gegen die Bahngesellschaft keinen Anspruch auf Ersatz der ihm entgehenden „Meilengelder“. (OGH. 23. Oct. 1878, J. 11880; Röll Nr. 269.)

Im Falle eines durch den Verkehr herbeigeführten Todes ist die Ersatzpflicht nicht bloß gegenüber den in §. 1327 abGB. erwähnten Personen, sondern gegenüber Allen begründet, welche durch den Todesfall in einem förmlichen Rechtsanspruche beeinträchtigt wurden, insbesondere gegenüber den Eltern, denen der Verstorbene in Gemäßheit des §. 154 ibidem der Unterhalt geleistet hat. (OGH. 7. Juli 1880, J. 7090; Jur. Bl. 1880: 46.)

Die im Gesetze vom 5. März 1869 aufgestellte Vermuthung des Verschuldens der Bahngesellschaft hat auch dann Anwendung zu finden, wenn ein Bediensteter (Bremsen) während des Enttuppelns und Auskuppelns von Waggons anlässlich einer Verschiebung verunglückt.

Die Verpflichtung der Bahngesellschaft, den Kindern des Verunglückten Unterhaltskosten zu bestreiten, dauert rücksichtlich der Frau bis zum Lebensende, rücksichtlich der Kinder nur bis zu dem Zeitpunkte, in welchem die Kinder sich selbst zu ernähren im Stande sind.

Unterstützungen, welche die Bahngesellschaft den Hinterbliebenen des Verunglückten zuwendet, sind als Geschenke anzusehen und daher von der der Bahn obliegenden Schadenersatzleistung nicht abzuschlagen.

Die Zahlung eines Capitalsbetrages statt der Alimentationsrente kann der Bahn nicht auferlegt werden. (OGH. 3. Nov. 1881, J. 8769.)



Für einen Bahnunfall, der durch eine Schneeverwehung veranlaßt wurde, haftet die Bahnunternehmung selbst dann, wenn die Folgen dieser Verwehung für einen verkehrenden Zug bei der sorgfältigsten Ueberwachung nicht zu verhüten sind.

Die Verzichtleistung des bei einem Eisenbahnunfalle Beschädigten auf weitere Entschädigung hat auf die der Wittin und Familie nach §. 1327 abGB. zustehenden Ansprüche keinen Einfluß. Der Witwe des Getödteten ist kein Capital, sondern nur eine Rente und zwar nur für jene Zeit zuzusprechen, welche der Getödtete muthmaßlich gelebt hätte, wenn ihm der Unfall nicht zugestoßen wäre.

Da nach §. 24 abGB. vorausgesetzt wird, daß der Mensch gewöhnlich das 80. Lebensjahr nicht überlebt, so muß auch bei der Bemessung der Dauer des Rentenbezuges dieses Alter zum Maßstabe angenommen werden. (RGZ. 25. Juli 1882, J. 11219, GZ. 1883 : 3 u. 4.)

Die Verjährung des Entschädigungsanspruches beginnt, falls angenommen werden kann, daß der Schaden dem Beschädigten nicht später bekannt wird, vom Zeitpunkte der erlittenen Beschädigung. (RGZ. 17. Febr. 1883, J. 552, Centralbl. f. Jur. Praxis 1883 : 80.)

Die Bahn haftet für die Verletzung oder Tödtung eines die Bahn bei offenen Schranken Passirenden nur dann nicht, wenn sie den positiven Beweis erbringt, daß der Passant wegen Herannahens eines Zuges oder einer Locomotive vor dem Uebersehen der Bahn ausdrücklich gewarnt worden sei.

Die Zuerkennung des der Wittin gebührenden anständigen Unterhaltes und des den Kindern gebührenden Unterhaltes bis zum Zeitpunkte ihrer Selbsternährungsfähigkeit ist nach §. 1327 abGB. nicht davon abhängig, ob der Witwe oder den Kindern vom Manne bei Lebzeiten des Letzteren in gleicher Geldbezug zugekommen ist.

Der Unterhalt und daher auch die Entschädigungspflicht müssen sich nach dem Stande richten, für welchen das Kind von den Eltern nach ihren vermögensverhältnissen bestimmt und erzogen wurde.

Die Bahngesellschaft hat den Hinterbliebenen auch das schätzungsweise zustellende Vermögen zu vergüten, welches der Verstorbene, falls er länger gelebt hätte, wahrscheinlich erworben und sonach seinen Kindern verlassen hätte.

Die gesetzliche Verbindlichkeit des Vaters nach §. 139 abGB. erstreckt auch auf die Versorgung der ehelichen Kinder. (RGZ. 16. Aug. 1883, J. 7186.)

§. 1 des Gesetzes vom 5. März 1869 findet nicht bloß dann Anwendung, wenn der Unfall während der unmittelbaren Bewegung des Zuges herbeigeführt wird, sondern auch dann, wenn er in den mit den Betrieben der Bahn in nothwendigem Zusammenhange stehenden Anlagen (z. B. Heizhäusern) und Vorbereitungen durch die Außerachtlassung der Vorsichtsmaßregeln oder die Hintanhaltung von Unglücksfällen bei Benutzung der Dampfstraßen entstanden ist. (RGZ. 28. Aug. 1883, J. 9504.)

Bei der Bestimmung des Schmerzensgeldes zu berücksichtigenden Umständen gehört auch die Beschaffenheit des die Ersatzpflicht begründenden Ereignisses, wobei insbesondere der Unterschied zwischen einer aus böser Absicht zugefügten Körperverletzung und dem Verhalten der Organe der Eisenbahngesellschaft nicht unbeachtet bleiben kann. (RGZ. 1884, J. 13094.)

Ein dienstuntauglich gewordenen Bediensteten einer Eisenbahngesellschaft führt unter der Voraussetzung keine Pension aus dem bei dieser bestehenden Pensionsfonds, wenn ihm seitens der Bahngesellschaft

**§. 2.** Von dieser Ersatzleistung wird die Unter-  
 nur dann und nur in dem Maße befreit, als sie bew  
 die Ereignung durch einen unabwendbaren Zufall  
 Gewalt — vis major) oder durch eine unabh  
 Handlung einer dritten Person, deren Verschulden  
 zu vertreten hat, oder durch Verschulden des Bes  
 verursacht wurde.

Eine von der Unternehmung in vorhinein ang  
 oder mit ihr vereinbarte Ablehnung oder Einschränkung  
 Ersatzpflicht ist ohne rechtliche Wirkung.

Die unmittelbar nach einem Eisenbahnunfalle von dem I  
 legten erklärte Berzichtsleistung auf Ersatzansprüche gegen die  
 gesellschaft ist für den Verletzten im Falle seiner nachträglich  
 der Verletzung eingetretenen Erkrankung nicht rechtsverbindlich  
 Beweis der Connexität späterer Krankheitserscheinungen mit de  
 Unfälle erlittenen Verletzung, kann auch durch die Zeugenausk  
 handelnden Arztes und durch den Erfüllungsbefehl des Verletzten  
 werden.

Abglicher Eintritt eines dichten Nebels bildet keine vis major, welche auf Pflicht der Eisenbahngesellschaft für den in Folge des Nebels hervorgerufenen Zusammenstoß zweier Züge, bezw. für die dabei eingetretenen Tödtungen von Menschen ausschließt. (RGZ. 1. Juni 1885, S. 3747.)

3. Klagen auf Ersatzeleistung, welche auf Grundlage Gesetzes wegen Ereignissen, die der Wirksamkeit des nachgefolgt sind, erhoben werden, gehören nach Wahl klägers vor das Handelsgericht, in dessen Sprengel die Unternehmung ihren Sitz hat oder die Ereignissen ist.

Über dieselben ist summarisch zu verfahren und es mehrere Kläger Ersatzansprüche, welche in derselben Unternehmung ihren Grund haben, in derselben Klageschrift zu machen.

4. Dieses Gesetz tritt mit dem Tage seiner Kundmachung in Wirksamkeit.

Mit dem Vollzuge desselben ist der Justizminister beauftragt.

Ich bin zur Kenntniss gekommen, daß eine Betriebsdirection in Fällen, wenn durch ein Ereignis im Eisenbahnverkehr die körperliche Verletzung die Tödtung von Bahnbediensteten herbeigeführt wird, von der irrigen ist ausgehend, daß das Gesetz vom 5. März 1869, RGZ. Nr. 27, auf abgediente keine Anwendung finde, bei den Verhandlungen über die Leistung einen gegen das gedachte Gesetz verstoßenden Vorgang beobachtet.

sofort die entsprechenden Befolgung dieses Gesetzes  
h. (RM. 8. April 1874,

te auf die so häufig ein-  
clernung des Eisenbahn-  
unterm 24. Juli 1877,  
Beschluss gefaßt, betreffs  
er event. Ersatzansprüche  
39, RGZ. Nr. 27, die

einer Abschrift der für  
Erklärung\* des genann-  
1. Juli 1877, S. 22896,

#### \* Erklärung.

Das Reichs-Kriegsministerium verpflichtet sich Namens des Militär-  
s, in allen Fällen, wenn zur Erlernung des Eisenbahndienstes bei  
nen commandirte Militärpersonen in dieser Verwendung körperlich  
ist oder getödtet werden, jene Schadenersatzbeträge zu übernehmen,  
betht der betreffenden Bahnunternehmung (Gesellschaft) vollständig zu  
sten, welche diese letztere auf Grund des Haftungsgesetzes vom 5. März  
1, RGZ. Nr. 27, an die Beschädigten, an deren Angehörige oder an  
sonst Anspruchsberechtigten über rechtskräftiges gerichtliches Urtheil  
zisten haben wird.

# Achter Abschnitt.

## Verkehrsvorschriften.

### I. Grundzüge der Vorschriften für den Verkehrsdienst auf Eisenbahnen. \*)

(Wirksam v. 1. October 1877, §M. 27. Februar 1877, §. 5176, GB. 1877:27.)

#### I. Theil.

#### Allgemeine Bestimmungen.

##### Artikel 1.

##### Allgemeine Pflichten des Personales.

1. Zum executiven Dienste darf niemand verwendet werden, der sich nicht vorher über die seine Dienstesverrichtungen betreffenden Bestimmungen und Vorschriften genaue Kenntniß verschafft und dieselbe durch Prüfung und Probepraxis nachgewiesen hat.

Jedes Organ des executiven Dienstes ist mit den seinen Obliegenheiten entsprechenden Instructionen, Anleitungen und Vorschriften zu betheilen. \*\*)

---

\*) Die mit Erlässen des Handelsministeriums vom 15. September 1881, §. 29091 (GB. 1881:112, I. Nachtrag), vom 15. Juni 1883, §. 21561, (GB. 1883:75, II. Nachtrag), und vom 15. Juli 1883, §. 20980 (III. Nachtrag) erschienenen Abänderungen, bez. Ergänzungen dieser „Grundzüge“ sind in den nachfolgenden Text aufgenommen.

\*\*) Ich lade die Verwaltungen ein, dafür zu sorgen, daß von nun an der selbständigen Ausübung des Verkehrsdienstes nicht nur die vollständige Kenntniß des Telegraphendienstes und die im Befehle eines höheren Verwaltungsbeamten der betreffenden Anstalt gut bestandene, theoretische Prüfung aus den Vorschriften des Verkehrsdienstes, sondern auch eine mindestens dreimonatliche, unter entsprechender Aufsicht und wo möglich

Das gesammte Diener- und Arbeiterpersonale muß zeitweise ein- über die einschlägigen Vorschriften belehrt und nachgeprüft werden, r Aufschreibungen zu führen sind.

Alle jene Bediensteten, welche bei einer Nachprüfung einen Rück- in der ursprünglich documentirten unerläßlichen Befähigung iden, sind sofort vom executiven Dienste abzuziehen und können zu en erst nach einer neuerlichen genügend bestandenen Prüfung zugelassen werden.

Personen, die wegen Kurzsichtigkeit oder Farbenblindheit zur ehmung der Signale ungeeignet, oder die schwerhörig sind, dürfen executiven Dienste nicht in Verwendung genommen, dem Trunke Er- nicht im Dienste belassen werden.

Indem die Farbenblindheit erfahrungsgemäß nicht nur angeboren sondern auch später eintreten kann, so liegt es im Interesse der sicherheit, nicht nur neu Eintretende des Executivpersonals in auf die Fähigkeit, die Hauptfarben, roth, grün und violett zu zeiden, untersuchen zu lassen, sondern die Prüfung auch periodisch bbesondere nach Krankheiten und Contusionen des Kopfes zu wieder- (HM. 15. October 1878, Z. 29295, GB. 1878 : 121.)

Bei der Diensttheilung ist unter Beobachtung der dießfalls i gültigen Normen darauf Rücksicht zu nehmen, daß jedem Einzelnen Erholung nothwendige dienstfreie Zeit verbleibe.

Bei der Dienstesübergabe respective Uebernahme, welche unter mständen persönlich vorzunehmen ist, hat der Uebergebende dem ehmenden alle auf die ungestörte Fortsetzung des Dienstes Bezug en Mittheilungen mündlich zu machen.

i der Uebergabe des Platzdienstes von einem Stationsbeamten an idern hat überdieß der Abzulösende alle auf die Sicherheit des :s Einfluß nehmenden, getroffenen oder erst zu treffenden Dispo- i in klarer, bestimmter Form schriftlich zu notiren.

Die Bahnorgane haben nach Maßgabe ihrer Instructionen für die terhaltung der Betriebssicherheit oder Ordnung auf der Bahn und Bahnhöfen Sorge zu tragen.

Der eingeleistigen Bahnstrecke zurückgelegte praktische Verwendung ebei erprobte Fähigkeit vorhergehe. (HM. 6. Mai 1870, Z. 19964 ex 1869, GB. 1870 : 38.)

Das Handelsministerium hat über die Anrechnung der mit dem Er- im 6. Mai 1869, Z. 19964, vorgeschriebenen Probepraxis, welche lassung der aus dem Verkehrsdienste geprüften Bahnbediensteten bständigen Ausübung desselben vorangehen soll, entschieden, daß reffenden Bediensteten auch die vor der abgelegten Verkehrsprüfung elegte, probeweise Verwendung im executiven Verkehrsdienste an- et werden kann. (GZ. 12. April 1873, Z. 3432—2112 II., GB. 46.)

i die eigenthümlichen Verhältnisse jeder Bahn es mit sich bringen, ch deren Vorschriften für den executiven Dienst von jenen anderer i oft wesentlich verschieden sind, so haben sich künftighin Bahn- tete, welche in die Dienste einer anderen Bahn übergetreten sind, rter Zulassung zur selbständigen Ausübung des Verkehrsdienstes rprüfung aus den bezüglichlichen Instructionen der gegenwärtig dienst- en Bahnanstalt auch dann zu unterziehen, wenn sie diese Prüfung r anderen Bahn mit Erfolg bereits abgelegt haben. (GZ. 1. August 1873, Z. 8024—4844 II., GB. 1873 : 98.)

Uebertreter der Sicherheitsvorschriften, welche den an sie ergangenen Mahnungen nicht Folge leisten oder eine die Sicherheit des Betriebes störende oder gefährdende Handlung bereits verübt haben, sind, falls die Hilfe der Sicherheitsorgane nicht sogleich zur Hand ist, womöglich anzuhalten und der competenten Behörde zu übergeben.

8. Die Bediensteten haben bei der Ausübung des Dienstes die vorgeschriebenen Abzeichen zu tragen und sich gegenwärtig zu halten, daß sie mit einem, zum Nutzen und Frommen des Publikums bestimmten öffentlichen Dienste betraut sind. \*)

9. Die Bediensteten haben im Dienste die ihnen anvertrauten, der Tageszeit entsprechenden, tragbaren Signalmittel bei sich zu führen, damit sie stets im Stande sind, Signale zu geben.

## Artikel 2.

### Benützung neuer oder umgestalteter Anlagen und Geleise.

10. Sowohl neuhergestellte Eisenbahnstrecken als auch jene Theile der bereits bestehenden, welche durch Zubau, Umbau oder durch Reconstruction neue oder geänderte Geleiseanlagen und Objecte erhalten, dürfen erst dann benützt werden, wenn die hiezu erforderliche Ermächtigung erteilt worden ist.

## Artikel 3.

### Dienstführen.

11. Auf jeder Station soll an einer dem Publikum sichtbaren Stelle eine Uhr vorhanden sein. Außerdem muß jede Station, wenigstens bei deren Telegraphenapparate, mit einer Uhr versehen sein, nach welcher der Dienst geregelt wird.

Alle beim executiven Verkehrsdienste theilhaftigen Beamten, ferner die Stations- und Bahnaufsicher, sowie die Maschinen- und Zugführer müssen jeder im Besitze einer gut gehenden Taschenuhr sein und dieselbe im Dienste stets bei sich tragen.

Jedes Bahnwächterhaus ist mit einer Uhr zu versehen.

12. Alle diese Uhren müssen nach der Bahnzeit gerichtet sein.

13. Um alle Uhren in gleichem, übereinstimmendem Gange zu erhalten, sind dieselben täglich nach einem im telegraphischen Wege gegebenen Uhrenzeichen zu reguliren.

## Artikel 4.

### Freihaltung der Bahnbreite.

14. Die seitwärts von den Geleisen und zwischen denselben lagernden Gegenstände sollen vom Schienenstrange so weit entfernt sein, daß sie die sichere Befahrung der Bahn nicht hindern.

Als äußerste Grenze hat zu gelten, daß die Schotterhaufen im Innern des Geleises wenigstens 0.20 m von der inneren Schienenkante entfernt sein müssen und die Oberfläche der Schienen nicht mehr als 0.80 m über-

\*) Der Verwaltungsrath wird aufgefordert, sofort die Veranlassung zu treffen, daß während des Verkehrs derzüge der jeweilig den Inspectionsdienst versehenen Beamten einer jeden Station eine rothe Dienstmütze trage, und daß die Stationsportiere eine links auf der Brust zu tragende mit dem Worte „Portier“ deutlich versehene blanke Metallplatte erhalten.

Es ist selbstverständlich, daß das Tragen der rothen Mütze nur während der Zeit des jeweiligen Inspectionsdienstes statthaft ist. (G.R. 5. December 1870, S. 22940, G.R. 1870: 99.)

den dürfen, und daß seitwärts von den Geleisen und zwischen denselben Hausen im Sommer wenigstens 0·50 m, im Winter jedoch, um den schneepflügen freien Durchgang zu lassen, 0·80 m von der inneren Schienenkante entfernt zu halten sind. Dieselben können dann eine beliebige Höhe erreichen, nur darf die Böschung der Schotterhaufen gegen die Geleise nicht steiler als 45 Grade sein.

Bei Ablagerung von Gegenständen mit vertikalen Flächen hat die Entfernung von der inneren Schienenkante womöglich 1·50, unter allen Umständen aber mindestens 1·25 m zu betragen.

#### Artikel 5.

##### Instandhaltung der Einrichtungen.

15. Die Bahn- und Bahnhofseinrichtungen, einschließlich der Signalmittel, müssen stets in erforderlicher Anzahl und in vollkommen dienstfähigem Zustande erhalten, die dazu nöthigen Verbrauchsmaterialien in reichender Menge gehörigen Ortes vorrätzig gehalten werden.

16. Alle Wechsel der Geleisefkreuzungen, einschließlich deren Signale, sind periodisch einer Revision zu unterziehen und die dabei entstandenen Anstände sofort zu beheben.

17. Bei gesperrten Wechselln ist der Schlüssel zur Sperrvorrichtung in der Verwahrung desjenigen Organes zu halten, ohne dessen Zustimmung die Umstellung des Wechsels nicht vorgenommen werden darf. \*)

#### Artikel 6.

##### Beleuchtung.

18. Die Nachtsignale sind von Sonnenuntergang bis Sonnenaufgang und bei eintretender Dunkelheit und in dunklen Tunneln auch bei Tage zu gebrauchen.

Die Signalmittel auf den Zügen sind stets rechtzeitig und zwar derartig zu beleuchten, daß die Züge ohne Lichtsignale von der Dunkelheit überrascht werden können.

19. Die Züge müssen in der Dunkelheit, daher auch bei der Durchfahrt längere Tunneln, auch von innen beleuchtet sein.

## II. Theil.

### Vorberettungen zum Verkehre der Züge.

#### Artikel 7.

##### Untersuchung der Wagen.

Ein Wagen darf nur in Verwendung genommen werden, wenn er vollkommen betriebssicherem Zustande befindet und keinen Mangel trägt, durch welchen eine Beschädigung von Personen oder Sachen herbeigeführt werden könnte.

Vor jeder Verwendung ist jeder Wagen einer Untersuchung zu unterliegen.

An jeder Station sind an allen vorkommenden Geleiseverkreuzungen Weichselsmarken in entsprechender Entfernung von der Herzspitze anzubringen.

Der Anstrich dieser Marken mit leicht erkennbaren und haltbaren Farben wird empfohlen. (G. Z. 5. Juli 1881, Z. 8054, G. Z. 1881 : 81.)

**21.** Eine weitere Untersuchung hat in den dazu bezeichneten Stationen bei den Zügen mit besonderer Rücksicht auf die Verkehrssicherheit stattzufinden.

Die Untersuchung beladener Wagen soll sich auch auf die Verkehrssicherheit der Verladung erstrecken, soweit diese äußerlich beurtheilt werden kann.

**22.** Jeder Wagen ist außerdem einer zeitweiligen gründlichen Revision (periodischen Revision) zu unterziehen, wobei die Achsen, Lager und Federn abgenommen werden müssen.

Die Vornahme dieser Revision ist am Wagen selbst ersichtlich zu machen.

**23.** Neue, aus Fabriken kommende Wagen müssen vor der Uebernahme zum Transporte untersucht und zum Beweise, daß es geschehen, mit dem Revisionszeichen versehen werden.

#### Artikel 8.

##### **Beladung und Belastung der Wagen.**

**24.** Bei Beladung der Wagen muß die Last gleichmäßig auf die Achsen vertheilt werden und darf weder in der Höhe noch in der Breite die Grenzen überschreiten, welche durch das Normalverladeprofil gegeben sind. \*)

**25.** Die Lagerung sämtlicher verladener Güter soll eine feste und sichere sein; erforderlichen Falles ist sie durch Anwendung entsprechender Befestigungsmittel zu erzielen.

**26.** Zur Beförderung explosibarer Stoffe dürfen nur bedeckte Güterwagen mit dichter Verschalung und gut schließenden Thüren verwendet werden.

Wenn Bremswagen dazu benützt werden müssen, so dürfen die Bremsen nicht in Wirksamkeit gesetzt werden.

Die in der Mitte zwischen den Thüren der Wagen gelagerten Fässer oder Kisten müssen zum Schutze gegen etwa eindringende Funken mit Theerplachen oder grafitirter Leinwand bedeckt werden.

Explosibare Güter dürfen mit keinen anderen Gütern zusammen geladen werden.

Das Verladen solcher Güter soll thunlichst nicht von Gütermagazinen aus, sondern nur auf möglichst abgelegenen Seitengeleisen bewirkt werden. Unbetheiligte Personen sind hierbei ferne zu halten.

Die mit solchen Gütern beladenen Wagen sind möglichst ferne von den Magazinen und Heizhäusern aufzustellen und verläßlich zu bewachen.

**27.** Die in einem Wagen zur Verladung gelangende Fracht soll ihrem Gewichte nach in der Regel die angegebene Tragfähigkeit des Wagens nicht überschreiten. Ausnahmen davon sind durch spezielle Bestimmungen zu regeln.

#### Artikel 9.

##### **Fahrordnung.**

**28.** Die Züge werden eingetheilt in:

- a) Gewöhnliche Züge, welche fahrordnungsgemäß täglich oder an bestimmten Tagen der Woche verkehren.

---

\*) Sowohl die Stationsvorstände, als auch das Zugbegleitungspersonal haben strenge darüber zu wachen, damit die in den Wagen nach vorgenommenen Ausladungen zurückbleibende oder die in dieselben hinzugeladene Fracht stets dem Gewichte nach eine möglichst gleichmäßige Vertheilung erhalte, um dadurch Verkehrsanständen vorzubeugen. (E. 29. August 1871, E. B. 1871 : 71.)



- b) Erfordernißzüge, welche bloß nach Maßgabe des Bedarfes ein-  
geleitet werden und nach einer im Fahrordnungsbuche enthaltenen  
Fahrordnung verkehren;
- c) Abgetheilte Züge, welche nach der Fahrordnung des Zuges, der  
getheilt werden muß, verkehren und demselben in einem bestimmten  
Intervalle folgen;
- d) Separatzüge, die nach einer im Fahrordnungsbuche nicht ent-  
haltenen Fahrordnung von Fall zu Fall in Verkehr gesetzt werden;
- e) Extrafahrten, welche in dringenden Fällen ohne Fahrordnung  
und sogar auch ohne Abisirung stattfinden.

29. Die in der allgemeinen Fahrordnung enthaltenen Züge sind  
mit fortlaufenden Ordnungsnummern derart zu versehen, daß die unge-  
raden Zahlen für Züge in der einen Richtung, die geraden für die Züge  
nach der entgegengesetzten Richtung angewendet werden.

Das System der Zugnumerirung muß aus den Fahrordnungs-  
büchern zu entnehmen sein.

30. Die nicht in dem allgemeinen Fahrplane enthaltenen Züge und  
Fahrten können auch ohne Nummer und bloß durch eine anderweitige  
Benennung bezeichnet werden.

31. Um zur Feststellung der Zugkreuzungen, sowohl schon bei der  
Verfassung der Fahrordnungen als auch in Verspätungsfällen, namentlich  
aber, wenn die telegraphische Verständigung unmöglich ist, eine dauernde,  
klare Grundlage zu gewinnen, muß für die Züge eine Rangordnung auf-  
gestellt werden, welche angibt, wie dieselben einander bezüglich ihres Ver-  
kehrs untergeordnet sind.

In der Fahrordnung eines jeden Zuges muß der Rang desselben  
ausgesprochen sein. Wird ein Zug getheilt, so haben die Theile den-  
selben Rang.

32. Mit Ausnahme der Extrafahrten, welche bei außergewöhnlichen  
Anlässen in Nothfällen auch ohne Fahrordnung unternommen werden  
können, soll jeder Zug nach einer bestimmten Fahrordnung verkehren.

33. Jede Fahrordnung muß folgende Daten enthalten:

1. Nummer und Charakter des Zuges;
  2. Rang desselben;
  3. Stationen, welche der Zug berührt, und deren Entfernung von  
einander;
  4. Kennzeichen der doppelgleisigen Strecken;
  5. Fahrzeiten von Station zu Station;
  6. Ankunftszeit in den Stationen;
  7. Aufenthalte;
  8. Abfahrtszeiten aus den Stationen;
  9. Bezeichnung der Nachtzeit;
  10. bei jeder Station oder Strecke Bezeichnung der Züge, mit denen  
fragliche Zug zusammentrifft;
  11. Angabe der kürzesten Fahrzeit;
  12. summarische Angabe der Fahrzeiten und Aufenthalte;
  13. Bemerkungen, betreffend das Zuwarten in den Kreuzungsstationen;
  14. Bemerkungen bezüglich der Anschlüsse zc.
- Leberdieß muß in den Fahrordnungsbüchern noch enthalten sein:
5. Tabelle über die Belastung der Züge;
  1. Tabelle über die Kategorien und Gewichte der Locomotiven,  
: und Wagen.
  - . Tabelle über die Gewichtsansätze für Personen und jene Sachen,  
im Frachtbriefe nicht mit dem Gewichte ausgewiesen sind;
  - Tabelle über die militärische Benützbarkeit der Züge.

**34.** Bei Kreuzungen in Stationen, welche in eingleisiger Bahn liegen, müssen die Fahrordnungen zwischen der Ankunft des einen Zuges und der Abfahrt des Gegenzuges ein Intervall von mindestens einer Minute bieten.

Ein gleiches Intervall muß zwischen den Einfahrtszeiten zweier Gegenzüge in den Stationen der eingleisigen Bahn und in jenen Stationen, in welchen der Uebergang vom einfachen zum Doppelgeleise stattfindet, bestehen.

**35.** Jede Station muß von den vollständigen Fahrordnungen sämtlicher Züge, welche daselbst passieren, rechtzeitig in Kenntniß gesetzt werden.

Jeder Bahnwächter muß von der Fahrordnung der Züge für die Stationsstrecke, innerhalb welcher er postirt ist, rechtzeitig Kenntniß erhalten.

Jeder Maschinen- und Zugführer muß die Fahrordnung seines Zuges, sowie der sämtlichen Züge, mit denen er ein Vorfahren oder auf eingleisiger Bahn eine Kreuzung zu erwarten haben könnte, erhalten und im Dienste mit sich führen.

## Artikel 10.

### **Versanddienst.**

**36.** Bei Verschiebungen, mögen dieselben durch Menschenkräfte, mit Zugthieren oder mit Locomotiven bewirkt werden, ist darüber zu wachen, daß weder die Sicherheit des Verkehrs noch die persönliche Sicherheit der Bediensteten oder dritter Personen gefährdet werde.

**37.** Bei Verschiebungen durch Menschenkräfte dürfen die Wagenschieber niemals zwischen den Wagen oder auf den Schienen gehen, sondern müssen die zu verschiebenden Fahrbetriebsmittel von der Seite oder an den Enden fassen.

Bei jeder solchen Verschiebung muß wenigstens Ein dabei betheiligter Arbeiter in der Lage sein, das zu befahrende Geleise genügend weit zu übersehen, um Unfälle zu verhüten, und sind im Allgemeinen bei den Handverschiebungen auch alle jene Sicherheitsvorschriften zu beobachten, welche für das Verschieben mittelst Locomotiven gelten.

**38.** Sind Wagen ohne Bremsen durch Menschenkräfte zu verschieben, so haben die Wagenschieber geeignete Mittel mit sich zu führen, damit sie die in Bewegung befindlichen Fahrbetriebsmittel nöthigenfalls sogleich anhalten können.

**39.** Bei Verschiebungen, welche durch Zugthiere ausgeführt werden muß die Zugkette mindestens 250 Meter lang sein.

Das Zugthier soll womöglich immer außerhalb des Geleises und stets mit der Hand am Bügel geführt werden.

**40.** Bei solchen Verschiebungen muß außer dem Lenker noch ein Individuum zur Hand sein, welches die in Bewegung befindlichen Wagen durch geeignete Mittel zum Stillstande bringen kann.

**41.** Bei Verschiebung mit Locomotiven darf die Fahrgeschwindigkeit, wenn die Maschine in der Richtung der Bewegung an der Spitze der zu verschiebenden Fahrbetriebsmittel sich befindet, höchstens 15 Kilometer per Stunde, wenn hingegen die Maschine die Wagen zu schieben hat, höchstens 10 Kilometer per Stunde betragen.

**42.** Keinerlei Verschiebung darf ohne Anordnung eines leitenden Organes vorgenommen werden.

Vor Anordnung jeder Bewegung muß sich das die Verschiebung leitende Organ überzeugen, daß weder an den Fahrbetriebsmitteln selbst,

nach in der Richtung, nach welcher gefahren wird, ein Hinderniß vorhanden ist, oder leicht entstehen kann.

Mit besonderer Aufmerksamkeit aber ist darauf zu sehen, daß sich niemand zwischen, unter oder hinter den Fahrbetriebsmitteln befinde.

Etwa am Platze anwesende, dem Dienste fremde Personen sind genau zu überwachen.

43. Der Maschinenführer hat, bevor er die Locomotive in Bewegung setzt, stets das Achtungssignal zu geben.

44. Bei Verschiebung von mit Personen besetzten Wagen müssen die Wagenthüren geschlossen bleiben.

45. Wenn durch eine Maschine Wagen geschoben werden, so muß denselben ein mit den nöthigen Signalmitteln ausgerüsteter Bediensteter in genügender Entfernung vorausgehen.

Unter besonders günstigen Umständen jedoch, wenn namentlich vom ersten Wagen aus das ganze zu befahrende Geleise und dessen Umgebung gut übersehen werden kann, genügt es, daß auf diesem Wagen ein Verschieber postirt sei.

46. Zur Kuppelung der Wagen dürfen nur besonders geschulte und gewandte Personen verwendet werden.

47. Der die Verschiebung leitende Bedienstete hat seinen Standpunkt derart zu wählen, daß er womöglich das Ein- und Auskuppeln sehen und überwachen kann.

48. Während der Wagenverschiebung müssen sämtliche Wechsel stets so gestellt sein, daß weder eine Entgleisung noch ein Zusammenstoß möglich werde.

Solche Wechsel, für welche eine normale Stellung bestimmt ist, sollen, wenn sie beim Verschieben in eine andere Stellung gebracht werden, nach Beendigung der Verschiebung über dieselben in ihre normale Lage zurückgestellt werden.

49. Bei jenen Verschiebungen, welche mit Maschinen ausgeführt werden, sind die hiesfür bestimmten Signale anzuwenden, und zwar derart, daß sie für den Locomotivführer entweder direct oder durch Fortpflanzung deutlich und zweifellos wahrnehmbar sind.

50. Sind bei Verschiebungen Begüberseungen zu befahren, so muß vorher das Schließen der Schranken abgewartet werden.

Verschiebungen über die Begüberseungen sind übrigens thunlichst zu vermeiden, und wenn sie durch längere Zeit dennoch nöthig sein sollten, so hat man selbe in solchen Perioden zu unterbrechen, daß das Passiren auf dem Wege nicht zu lange gestört werde.

51. Wagen, die mit Reisenden besetzt sind, sowie Wagen, in welchen sich manipulirende Postbedienstete befinden\*), dürfen nicht mittelst Rollenlassens verschoben werden.\*\*)

\*) Diese Fassung des Punktes 51 erfolgte durch Handelsministerialerlaß vom 15. Juni 1883, B. 21561, G.B. 1883 : 75.

\*\*) Das bisher in den Verkehrsinstructionen der österreichischen Eisenbahnen aufgenommene Verbot des Verschiebens einzelner Wagen oder Zugtheile mit nicht angehängter Maschine, d. i. mittelst Abstoßens und Laufenlassens der Wagen wird aufgehoben und gestattet, daß diese Verschiebungsweise unter nachfolgenden Vorichten und Bedingungen in Anwendung gebracht werde:

a) wenn die Fernsicht über das zu benutzende Bahngeleise vollkommen frei ist;

b) wenn das Laufenlassen der Wagen über keinen Bahnübergang in gleichem Horizont außerhalb des Bahnhofes reicht, und die in die Verschiebung fallenden Wechsel bewacht sind;

**52.** Beim Erwarten eines Zuges sollen die Verschiebungen an den von demselben zu befahrenden Geleisen mindestens 10 Minuten vor dessen Ankunft eingestellt werden, damit die Ein- beziehungsweise Durchfahrt des erwarteten Zuges ungehindert geschehen könne.

**53.** Die in den Stationen oder auf Zweiggeleisen stehenden Wagen müssen mindestens in Gruppen aneinander gekuppelt und permanent gegen das Entrollen entsprechend gesichert sein.

Erhöhte Vorsichten sind in dieser Beziehung bei Beginn eines Sturmes oder Herannahen eines Gewitters und auf Bahnhöfen, welche Gefälle enthalten oder an solche grenzen, jederzeit zu beobachten.

### Artikel 11.

#### **Zusammenstellung der Züge.**

**54.** Die Züge sollen derart zusammengestellt sein, daß, soweit es die übrigen Erfordernisse des Dienstes gestatten, die schweren Wagen vor den leichteren zu stehen kommen, daß die Puffer zweier zusammen-

- c) wenn die Verschiebung, resp. das Laufenlassen nicht bis an einen auf demselben Geleise stehenden Zug oder Zugtheil, oder aber bis zu einer nicht vollkommen richtig und sicher gestellten Drehscheibe oder Schiebebühne geschieht, also ein Zusammenstoß resp. Entgleisung nicht zu befürchten ist;
- d) wenn das Geleise, auf welchem die Verschiebung vorgenommen werden will, kein größeres Gefälle als  $\frac{1}{350}$  besitzt;
- e) wenn der zu verschiebende Zugtheil gehörig zusammengehängt und mit der vorgeschriebenen Anzahl gut wirkender und verläßlich bedienter Bremsen versehen ist;
- f) wenn die Verschiebung nur derart vorgenommen wird, daß die Maschine keinen Stoß, sondern nur ein Weiterrollen der Wagen bewirkt;
- g) wenn die frei rollenden Wagen sich nie mit einer größeren Geschwindigkeit bewegen, als daß ein Mann im schnellsten Schritt daneben hergehen kann;
- h) wenn das verschiebende Maschinen- und Bahnhofspersonale die nöthige Signalisirung bei Tag und Nacht gewissenhaft handhabt und beachtet;
- i) wenn endlich zu solchen Verschiebungen nur bereits im Bahnhofsdiensste vollkommen geübte Locomotivführer und Bahnhofsarbeiter verwendet werden. (S.M. 24. April 1869, Z. 1002, G.B. 1869 34.)

Das Abstoßen und Rollenlassen von mit Postbediensteten besetzten Postwagen wird unbedingt untersagt und weiters unter Hinweisung auf den Punkt 36 der Grundzüge der Vorschriften für den Verkehrsbetrieb auf Eisenbahnen angeordnet, daß Verschiebungen der Postwagen, sobald sich in denselben dienstthuende Postorgane befinden, mit der größten Vorsicht und Behutsamkeit vorzunehmen sind.

In diesem Sinne hat das die Verschiebung leitende Organ vor Beginn derselben sich persönlich die Ueberzeugung zu verschaffen, ob sich in dem etwa zu verschiebenden Postwagen Bedienstete der Post befinden, und wenn dieses der Fall sein sollte, den Maschinenführer und das Verschiebepersonal zu verständigen, daß aus dieser Ursache das Abstoßen und Rollenlassen unzulässig und die Verschiebung überhaupt mit größter Vorsicht vorzunehmen ist.

Dementsprechend sind die Instructionen des Executivpersonals zu ergänzen, und ist über den Vollzug dieser Anordnung anher zu berichten. (G.B. 28. August 1882, Z. 2871, G.B. 1882 : 108.)

agen in ihrer Höhe niemals mehr als um 8 Centimeter  
daß die Berührung zweier Bremshütteln oder Bremsplatt-  
bei der größtmöglichen Zusammendrückung der Buffer nie  
2.

Bugmaschine soll sich in der Regel an der Spitze des  
1.

er darf im Allgemeinen der Locomotive nicht vorausgehen.  
omotiven dürfen auch in umgekehrter Stellung verwendet  
die sodann als erste vorangehende Achse genügend belastet ist.

der Anordnung, daß die Locomotive sich an der Spitze  
nde und der Tender der Maschine folge, darf nur abge-

iebungen auf den Bahnhöfen;

schieben über örtliche Steigungen;

und Probefahrten;

, welche von der Strecke zurückfahren müssen, ohne eine  
erreichen, welche die Umstellung der Maschine ermöglicht.

berung von Zügen mit verkehrter Maschine darf außerdem  
deren Localverhältnissen und bei auf kurzen Strecken ver-  
alzfügen stattfinden, jedoch ist hierzu die Genehmigung der  
ion einzuholen. \*)

Beförderung eines jeden Zuges soll in der Regel nur Eine  
endet werden.

n können jedoch stattfinden:

en Steigungen;

er Witterung oder momentan ungenügender Leistungsfähig-  
maschine;

ahrten.

in zwei Maschinen thätig sind, so hat der Führer der an  
Zuges befindlichen ersten Maschine den Gang zu regeln  
erlich werdenden Signale zu geben.

Fortschaffung eines Zuges über locale Steigungen ist es  
zulässig, zwei Maschinen zum Ziehen und eine zum  
ehmen.

zwei Zugmaschinen und eine Nachschubmaschine bei dem-  
irken zu lassen, ist jedoch unter allen Umständen verboten.

Zügen, welche zur Beförderung von Reisenden bestimmt  
ischen Maschine, beziehungsweise Tender, und dem ersten  
dem den Reisenden die Plätze angewiesen werden, wenig-  
jen ohne Reisende als Sicherheitswagen eingereicht werden.

dem ersten, hinter der Locomotive befindlichen Sicherheits-  
elchem aus eine leichte Verständigung mit dem Maschinen-  
sein soll, hat im Allgemeinen der Zugführer seinen Platz

letzte Wagen eines jeden Zuges muß ein mit einem Zug-  
ter Bremswagen sein.

muß er die nöthigen Vorrichtungen zum Anbringen der  
n Signalmittel tragen.

nahmsweise ist gestattet, hinter dem letzten Bremswagen  
ohne Bremse laufen zu lassen, wenn derselbe mit einer

el und bei Nachtverkehr mit dem Schlußsignale versehen ist.  
den Courier- und Personenzügen sollen in der Regel die

am Schlusse des Zuges eingereicht werden.

dazu laufen, wenn sie  
ab ihrer Bestimmung

ist Personbeförderung  
Wagen womöglich in

den Unterwegstationen

Zügen mit Person-  
beförderung, welche eine höhere Maximalgeschwindigkeit als 45 Kilometer  
per Stunde haben, nicht laufen.

Bei derartigen Zügen von 40 Kilometer und darüber Maximal-  
geschwindigkeit dürfen nur solche Schallensignale verwendet werden, welche  
aus behördlich speziell bezeichneten Fabriken stammen.

68. Die explosiblen Körper sind vom Transporte mit Zügen, in  
welchen Personen befördert werden, gänzlich ausgeschlossen.

69. Die feuergefährlichen Stoffe, dann die ätzenden Flüssigkeiten  
können zwar in gemischten Zügen und in Güterzügen mit Personbeför-  
derung transportiert werden, jedoch müssen die Wagen, in welchen sie  
selben verladen sind, stets hinter den zum Personentransporte dienenden  
Wagen eingestellt und von denselben noch durch mindestens einen Schutz-  
wagen getrennt sein, welcher nicht mit solchen Stoffen oder mit Stroh  
u. dgl. beladen sein darf.

70. Die mit feuergefährlichen oder explosiblen Gütern beladenen  
Eisenbahnwagen sind in der Regel in der rückwärtigen Hälfte des Zuges,  
jedemfalls aber derart einzureihen, daß hinter denselben noch wenigstens  
drei leere oder mit nicht leicht feuerfangenden Gegenständen beladenen  
gebedete Wagen folgen.

Ist die Einreihung in der rückwärtigen Hälfte des Zuges nicht thun-  
lich, oder bilden mit explosiblen Gütern beladene Wagen für sich einen  
Zug, so müssen nicht nur am Ende desselben, sondern auch hinter die  
Locomotive drei Sicherheitswagen vorbezeichneter Art sich befinden.

71. Langholz, welches vermöge seiner Länge nicht auf einem Wagen  
Güterzügen mit Person-  
beförderung, an welchen es  
nicht ausreichender Schutz  
ist, und dann nur unter  
denselben beladenen Wagen  
ten und von den letzteren  
in Wagen getrennt ist,  
so das Langholz, und das  
35 Kilometer per Stunde

Wagen möglichst gegen das

Welche mit anderen leicht  
entzündlichen beladen sind, gegen

von Wagen, welche per  
Personbeförderung besonders großer Lasten eigens konstruiert sind, unterliegen  
der Genehmigung der Generalinspektion der österreichischen Eisenbahnen.

74. Offene Güterwagen, welche mit Equipagen beladen sind, oder  
Pferdewagen, wenn sie vermöge ihrer leichten Construction an der Spitze  
des Zuges nicht eingereiht werden können, sind bei Personenzügen

\*) Siehe §. 27 der Betriebsordnung.

habe derselben anzuhängen und bei Güterzügen wie andere leichte Wagen zu behandeln. Während der Fahrt darf Niemand in den Equipagen verbleiben.

75. Die mit einem Zuge zu befördernden Locomotiven sind in der Regel unmittelbar hinter die Zugmaschine einzureihen, insofern nicht etwa die Tragfähigkeit der zu passirenden Brücken die Einreihung an anderer Stelle erforderlich macht.

Die Signalleine muß von der vordersten Maschine bei Courier- und Personenzügen über den ganzen Zug bis zum letzten Bremsposten, bei gemischten und Güterzügen wenigstens bis zum ersten Bremsposten reichen.

76. Kalte Maschinen müssen während der ganzen Dauer ihres Transportes begleitet sein.

77. Ein Schneepflug, der nicht zur Freimachung der Bahn dienen soll, ist hinter dem Signalwagen anzuhängen und vorzugsweise mit einem Lastgüterzuge zu befördern.

Von der Beigabe desselben ist das betreffende Stations- und Streckenpersonal rechtzeitig zu verständigen, damit die Einfahrt der Züge auf die unbehinderte Passirung des Schneepfluges gestattendes Geleise und die Beseitigung der allenfalls auf den Strecken vorhandenen Hindernisse veranlaßt werden können.

78. In Strecken, auf welchen keine reinen Güterzüge verkehren, kann man sich zur Beförderung der Schneepflüge unter Anwendung besonderer Vorrichtung eines gemischten Zuges bedienen.

## Artikel 12.

### Anzahl und Verteilung der Bremswagen.

79. In jedem Zuge müssen außer der Tenderbremse noch wenigstens viele gut wirkende Bremsen vorhanden sein, daß

	bei Personen- zügen	bei gemischten Zügen	bei Last- zügen
horizontaler Bahn und geringen Steigungen bis einschließlich $2\text{‰}$	$\frac{1}{8}$	$\frac{1}{10}$	$\frac{1}{12}$
größeren Steigungen als $2\text{‰}$ bis einschließlich $3\text{‰}$	$\frac{1}{6}$	$\frac{1}{8}$	$\frac{1}{10}$
größeren Steigungen als $3\text{‰}$ bis einschließlich $5\text{‰}$	$\frac{1}{5}$	$\frac{1}{7}$	$\frac{1}{9}$
größeren Steigungen als $5\text{‰}$ bis einschließlich $10\text{‰}$	$\frac{1}{4}$	$\frac{1}{6}$	$\frac{1}{7}$
größeren Steigungen als $10\text{‰}$ bis einschließlich $12\cdot5\text{‰}$	$\frac{1}{3}$	$\frac{1}{5}$	$\frac{1}{6}$
größeren Steigungen als $12\cdot5\text{‰}$ bis einschließlich $17\text{‰}$	$\frac{1}{2}$	$\frac{1}{4}$	$\frac{1}{5}$
größeren Steigungen als $17\text{‰}$ bis einschließlich $25\text{‰}$	$\frac{1}{2}$	$\frac{1}{3}$	$\frac{1}{4}$

unter Last des Zuges auf gebremsten Achsen ruht.

Bei Güterzügen mit Personenbeförderung ist die Bremsenzahl reinen Güterzügen auszumitteln.

Inden sich bei einem Zuge kalte Maschinen sammt Tendern, so ist nicht bei Ermittlung der zu bremsenden Last nicht in Betracht zu kommen.

Bei Vergleichung des zu bremsenden Brutto mit dem Brutto Bremsen zu bespannenden Wagen können 3000 Kilogramm unberücksichtigt bleiben.

82. Es sollen so viel als möglich die Bremswagen in gleicher Entfernung im Zuge und, wenn dieß nicht durchführbar ist, mehr nach rückwärts eingereiht sein.

Die von einem Bremsposten etwa gegebenen optischen Signale sollen vom Nachbarposten wahrnehmbar sein.

83. Bremswagen, welche Stehplateaux ohne Schuttgeländer haben oder welche mit fruergefährlichen Gütern (mit Ausnahme von Petroleum) beladen sind, dürfen nie mit Bremsern besetzt werden.

Bremswagen, welche mit Petroleum beladen sind, dürfen nur dann mit Bremsern besetzt werden, wenn sie eiserne Bremsklötze haben.

#### Artikel 13.

##### **Appelung der Wagen.**

84. Für die Courier- und Personenzüge sind solche Wagen zu wählen, welche mit Schraubenkuppeln versehen sind. Letztere sind in diesen Zügen soweit anzuziehen, daß nach erfolgter Berührung der Pufferscheiben noch zwei volle Umdrehungen der Spindel vorgenommen werden.

#### Artikel 14.

##### **Anzahl der Achsen und Belastung der Züge.**

85. Die größte zulässige Achsenzahl bei den Zügen auf den einzelnen Strecken ist in den Belastungstabellen vorzuschreiben.

Gesetzlich dürfen höchstens bei Personenzügen 100, bei Güterzügen 200 Achsen in einem Zuge laufen.

Hierin sind die Achsen der arbeitenden Locomotive nicht inbegriffen.

#### Artikel 15.

##### **Beförderung von Personen mit Güterzügen.**

86. Die Beförderung von Personen mit gewöhnlichen Güterzügen, welche nicht fahrordnungsmäßig den Personenverkehr vermitteln, ist nur ausnahmsweise gestattet, und zwar dürfen mit solchen Zügen außer den hiezu befugten, im Dienste entsendeten Organen der Generalinspektion und der Bahnverwaltung nur befördert werden:

1. Militärtransporte;
2. Begleiter von Leichen oder lebendem Vieh oder auf eigenen Rädern laufenden fremden Eisenbahn-Fahrbetriebsmitteln;
3. Staatstelegraphen-Aufsichtsorgane;
4. Sicherheitsorgane im Dienste;
5. Finanzwache und Abgeordnete der Finanzbehörden;
6. Feuerwehrmannschaft bei Hilfeleistungen.

Hinsichtlich der Unterbringung der angeführten Personen gelten folgende Bestimmungen:

ad 1. Die Militärtransporte sind im Sinne der Vorschriften für den Militärtransport auf Eisenbahnen entweder in Personen- oder in eingerichteten Lastwagen unterzubringen.

ad 2. Die Begleiter von Leichen oder lebendem Vieh, oder als Frachtgut auf eigenen Rädern laufenden fremden Eisenbahn-Fahrbetriebsmitteln müssen, insofern selbe nicht im Leichenwagen, beziehungsweise im Wagen bei den Thieren untergebracht werden können, in Personen- oder in eingerichteten Last- oder leeren Kastenwagen befördert werden.

Diese Wagen sind so einzureihen, wie die allgemeine Regel für die Personenwagen in den gemischten Zügen vorschreibt.

ad 3. Staatstelegraphen-Aufseher haben in der Regel nicht besetzte Bremsplätze einzunehmen.



Die Benützung der Conducteurwagen ist den Staatstelegraphen-Aufsichtsbeamten jederzeit, den Staatstelegraphen-Ausschauern dagegen nur im Falle großer Kälte oder ungünstiger Witterung, oder wenn kein Bremsfahrsitz frei ist, gestattet.

ad 6. Die zur Beförderung der Feuerwehrmannschaft zu verwendenden Personen- oder Kastenwagen sind so einzureihen, wie es die allgemeine Regel für die Einreihung der Personenwagen in die gemischten Züge vorschreibt.

In den Stundenpässen sind jedesmal die Personen namhaft zu machen, welche von dem obigen Recht, Lastzüge zu benützen, Gebrauch gemacht haben und hiebei die bezüglichen Strecken und der von jedem eingenommene Platz ersichtlich zu machen.

#### Artikel 16.

##### Ausrüstung der Züge mit Signal- und Hilfsmitteln.

87. Bei jedem Zuge müssen die Signalmittel vorhanden sein, welche zu den Signalen an demselben und zum Geben der Signale seitens der Zugbegleiter erforderlich sind; außerdem ist den Zügen mit Personenbeförderung je ein Rettungskegel und eine Tragbahre beizugeben.

### III. Theil.

#### Ausführung des Verkehrs.

#### Artikel 17.

##### Avisirung des Personals über den Verkehr der Züge.

88. Von jeder Fahrt sollen sämtliche Stationen und Wächter der zu befahrenden Strecke vorher genau verständigt sein.

Im Falle diese Verständigung gar nicht, oder nicht rechtzeitig, oder nicht in ihrem ganzen Umfange erfolgen kann, so darf die Fahrt nur unter besonderen Vorsichtsmaßregeln unternommen werden (s. Artikel 19, Punkt 103, und Artikel 26, Punkt 131).

89. Die täglich verkehrenden gewöhnlichen Züge werden dem Personale einzeln für allemal als solche avisirt.

Die nicht täglich verkehrenden gewöhnlichen Züge, sowie alle Extrafahrten, Separatzüge und Extrafahrten werden dagegen von Fall zu Fall avisirt, und zwar: den Stationen

- a) mittelst des hiefür bestimmten Avisos;
- b) mittelst des Telegraphen;
- c) mittelst Signalen an den Zügen;

den Wächtern mittelst des hiefür bestimmten schriftlichen Avisos und mittelst Signalen an den Zügen.

90. Das schriftliche Aviso für die Stationen ist mit einem früheren Zuge an alle Stationen, welche der Zug zu durchlaufen hat, zu entsenden, bei Separatzügen ist demselben auch deren vollständige Fahrordnung beizugeben.

91. Die telegraphische Avisirung geschieht durch eine Circulardepesche.

92. In unausweichlichen Fällen kann das schriftliche Aviso an die Stationen entfallen; deren Verständigung mittelst des Telegraphen muß dann aber um so sorgfältiger geschehen und bei Separatzügen sich auch auf die Bekanntgabe der Fahrordnung derselben erstrecken.

93. Die Avisirung der Züge an die Stationen muß zeitlich genug vorgenommen werden, damit diese noch das gesammte Wächterpersonale der angrenzenden Strecken rechtzeitig verständigen können.

94. Die Avisirung durch Signale an den Zügen erfolgt in Gemäßheit der Signalordnung und ist dazu in der Regel derjenige Zug zu benutzen, welcher unmittelbar vor dem zu avisirenden Zuge die Strecke in gleicher Richtung passirt. \*)

95. Die schriftliche Avisirung der Wächter auf der Strecke hat durch die nächsten Stationen zu erfolgen; jeder Wächter ist verpflichtet, die sämtlichen in seiner Strecke befindlichen Arbeiterpartien von dem Inhalte eines jeden Avisos zu verständigen.

96. Muß der Verkehr eines Separat-, Courier- oder Personenzuges stattfinden, ohne daß selbst eine telegraphische Avisirung vorausgehen kann, so ist zum Zwecke der außergewöhnlichen Avisirung eine eigene Avisomaschine vorauszusenden, welcher ein verlässlicher Begleiter mitzugeben ist.

Der Vorgang für den Fall, daß selbst eine Avisomaschine nicht abgesendet werden könnte, ist im Artikel 26 vorgeschrieben.

97. Das Unterbleiben der ein- für allemal, sowie der von Fall zu Fall avisirten Züge muß den Stationen und den Wächtern bekanntgegeben werden, welche den Zug zu erwarten hätten.

Sollte das Wächterpersonale in solchem Falle durch das schriftliche Aviso nicht mehr rechtzeitig verständigt werden können, so ist dasselbe von dem Nichtverkehre des Zuges wenigstens dadurch in Kenntniß zu setzen, daß das entsprechende Absageglockensignal zur fahrplanmäßigen Abfahrtszeit des Zuges aus der betreffenden Station gegeben wird, vorausgesetzt, daß auf dem Geleise, welches der Zug befahren sollte, bis zur nächsten Station sich kein Zug befindet.

98. Bei Reparaturarbeiten am Unter- und Oberbaue und im Allgemeinen bei entstehenden Hindernissen auf der Bahn, z. B. Erdbetrübungen, Stehenbleiben von Wagen u. s. w., sind die Halt- und Samfahrsignale stets derart abzugeben, als ob ein Zug zu erwarten wäre (s. Art. 9, Punkt 28 e).

## Artikel 18.

### Begleitdocumente der Züge.

99. Es darf weder ein Zug verkehren, noch mit einer Locomotive eine Fahrt unternommen werden, ohne daß hierbei ein Stundenpaß, welcher eine Darstellung der thatsächlichen Ausführung des Verkehrs mit allen Abweichungen von der Fahrordnung und die Angabe aller Ereignisse während der Fahrt enthält, von den hiezu berufenen Organen vom Abfahrts- bis zum Bestimmungsorte deutlich und wahrheitsgetreu geführt würde.

100. Der Stundenpaß hat die genaue Bezeichnung des Zuges, auf welchen er Bezug hat, der Verkehrsstrecke, der Verkehrszeit, die Namen

\*) Das Handelsministerium hat die Generalinspektion der österreichischen Eisenbahnen ermächtigt, über specielles Einschreiten einer Bahnverwaltung von Fall zu Fall Ausnahmen von der Bestimmung des Punktes 94 der Grundzüge der Vorschriften für den Verkehrsdienst auf Eisenbahnen, nach welcher zur Signalisirung außergewöhnlicher Züge in der Regel jener Zug zu benutzen ist, welcher unmittelbar früher die Strecke in gleicher Richtung passirt, rücksichtlich der Schnellzüge derart zu gestatten, daß dieselben von der Signalisirung außergewöhnlicher Züge dann ausgeschlossen werden dürfen, wenn sie in einer Station, wo sie gar keinen oder nur kurzen Aufenthalt haben, einem Zuge vorsehren, und sohin das Signal für den nachfolgenden außergewöhnlichen Zug in einer solchen Station von dem Schnellzuge abgenommen und von dem anderen Zuge aufgenommen werden mußte. (J.M. 12. Nov. 1881, B. 2613, G.D. 1881: 133.)

Begleiter, die Bezeichnung der Maschinen, Tender und Schneepflüge halten, ferner die Namen der Stationen, welche der Zug passiert, Ankunfts-, Aufenthalts- und Abfahrtszeiten daselbst und die Fahr- von Station zu Station, die Anzahl der Wagen und der Achsen, Netto-, Tara- und Bruttobelastung des Zuges, die Bezeichnung der mit welchen derselbe zusammentraf, die Angabe der Witterungsverhältnisse, der Ursachen etwaiger Verspätungen und alle sonstigen, den Verkehr des Zuges betreffenden Ereignisse.

01. Die Wagenbelastungsausweise bilden eine Beilage zu den Fahrplänen, aus welcher die Gattung, sowie die Art und Größe der Belastung jedes einzelnen Fahrzeuges zu entnehmen sein muß.

#### Artikel 19.

##### Begleitung, Berechtigung zur Fahrt auf der Locomotive.

02. Jedem Zuge müssen mindestens so viele Begleiter beigegeben werden, als zur Bedienung der laut Artikel 12 erforderlichen Anzahl Achsen nöthig sind. \*)

03. Fahrten aller Art, welche ohne Abisirung und ohne Fahrgeld stattfinden müssen, sind außer dem Zugpersonale auch noch von Beamten, mit den Verkehrsvorschriften vollkommen vertrauten Beamten zu besetzen.

04. Diejenigen Strecken, in welchen wegen zu nahe stehender Ob- oder Unterbauten das Verweilen auf den Laufbrettern, das Beiseiteneigen oder das Hin- und Hergehen auf Bremsstufen gefährlich ist, sind den Zugbegleitern durch ein Verzeichniß bekannt zu geben.

05. Auf der Locomotive darf, außer den durch ihren Dienst dazu bestimmten Organen der Bahn und der Generalinspektion, ohne Erlaubniß kein anderer mitfahren.

Überdies ist darauf zu achten, daß auf den Maschinen und Tendern nicht mehr Personen Platz nehmen, als mit Rücksicht auf die Erfordernisse des Dienstes und die Sicherheit dieser Personen selbst zulässig ist.

#### Artikel 20.

##### Fahrtgeschwindigkeit.

06. Die auf den einzelnen Strecken zulässige größte Fahrtgeschwindigkeit der verschiedenen Züge sammt den derselben entsprechenden kürzesten Fahrzeiten, sowie das Ausmaß des Langsamfahrens über mangelhafte Bahnstrecken, dann, falls die Locomotive nicht an der Spitze des Zuges oder in letzter Stellung fährt, sind in den Fahrbüchern vorzuschreiben.

Insbeson- dere darf selbst unter den günstigsten Verhältnissen die Geschwindigkeit der Personenzüge 80 Kilometer, jene der Lastzüge 40 Kilometer pro Stunde nie übersteigen.

Die vorgeschriebenen kürzesten Fahrzeiten dürfen nicht nur nicht über- schritten, sondern bloß in Verspätungsfällen und selbst dann nur erreicht werden, wenn der Zustand der Bahn, der Objecte und der Fahrbetriebsmittel es gestattet.

Die einzige Ausnahme von dieser Regel bilden die commissionellen Fahrten, bei welchen auch die festgesetzte Maximalgeschwindigkeit überschritten werden kann.

\*) Diese Fassung des Punktes 102 erfolgte durch Hand. Min. Erl. v. Juni 1883, B. 21561, G. B. 1883 : 75.

Artikel 21.

**Zeiträume für das Nachfolgen der Züge.**

107. Wenn mehrere Züge nach einander von Einer Station nach derselben Richtung abfahren, darf ein Zug einem vorausgegangenen, langsamer oder gleich schnell fahrenden Zuge erst zehn Minuten, einem schneller fahrenden aber schon fünf Minuten nach dessen Abfahrt folgen. Außerdem ist beim Ablassen der Züge hinter einander noch der Bedingung zu entsprechen, daß das Eintreffen derselben in der nächsten Station in einem

den  
Zug

Zug  
teleg  
in d

Sch  
vor

Intervalle nicht geltend, sondern kann ein früheres Nachfahren des Zuges hinter dem Schneepfluge eintreten, wobei jedoch die Sicherheitsvorschriften in erhöhtem Maße zu beachten sind.

regelmäßige Fahrzeit, für  
ingefallen aber die kürzeste  
nehmen.  
es Ablassen des folgenden  
erlauben, gestattet, wenn  
vorhergehende Zug bereits

der Bahn vorangegangen  
daß die freigewachte Streck  
be, so sind die angegebenen

Artikel 22.

**Beleuchtung und Bedienung der Wechse.**

110. Für die Beleuchtung der Wechse gilt im Allgemeinen der Grundsatz, daß beim Verkehre der Züge nur jene Wechse beleuchtet werden müssen, deren Passirung gegen die Spitze erfolgt, dagegen die Beleuchtung aller Wechse entfallen kann, welche von den Zügen nach der Spitze befahren werden.

Wechse in der currenten Bahn sind auch dann, wenn sie nach der Spitze befahren werden, zu beleuchten, wenn bei denselben nicht ein Wechse steht, oder wenn sie nicht durch Sperrvorrichtungen gesichert sind.

111. Für die gewöhnlichen Züge sind die Wechse, auf welchen die Einfahrt stattfinden soll, ein- für allemal bestimmt.

Jede gegen diese allgemeine Bestimmung nothwendig werdende Ausnahme ist den Weichenwächtern klar und präcise auf sichere Art durch den hiezu Berufenen mitzutheilen.

112. Die Wechse sind den vorzunehmenden Zugsbewegungen entsprechend und derart zu handhaben, daß der Anschluß der Spitze an die Endschiene, insbesondere bei Fahrten gegen die Spitze, ein vollkommener sei.

113. Vor jeder Ein- oder Ausfahrt eines Zuges hat der diensthabende Beamte oder ein specielles Aufsichtsorgan sich persönlich von der richtigen Stellung der zu passirenden Wechse unbedingt zu überzeugen.

Artikel 23.

**Bestimmungen über das Befahren der Wechse.**

114. In den Stationen und auf der Strecke dürfen Wechse gegen die Spitze im Allgemeinen nur mit gemäßigter Geschwindigkeit befahren werden.

115. Die Fahrt der Courier- und Personenzüge durch jene Stationen, in welchen dieselben nicht halten, hat in der Regel auf dem Hauptpunkte zu erfolgen und darf, wenn Wechse gegen die Spitze zu passiren muß, auf höchstens 30 Kilometer Geschwindigkeit der Stunde beschränkt werden.

Obwalten ungünstige Verhältnisse, so darf sogar diese ermäßigte Fahr-  
geschwindigkeit nicht in Anwendung kommen, sondern sie muß nach Maß-  
gabe der Umstände herabgemindert werden.

#### Artikel 24.

##### **Handhabung der Distanzsignale.**

116. Die Distanzsignale sind in der Regel und, wenn nicht besondere  
Verhältnisse eine Ausnahme rechtfertigen, vor den Stationen auf „Erlaubte  
Einfahrt“ zu stellen.

Bei Bahnabzweigungen ist die Stellung der Distanzsignale derart an-  
zuordnen, daß nur stets die Züge der einen Linie die Bahn frei finden.

Bei Bahnkreuzungen im Niveau sind die Distanzsignale, wenn nicht  
durch Combination derselben die Bestimmung, daß nur stets die Züge  
der einen Linie die Bahn frei finden, eingehalten wird, normal auf „Halt“  
zu stellen.

117. Der Bahnhof ist stets mittelst der Distanzsignale zu bedeu-  
nen, wenn aus irgend einem Grunde die Einfahrt oder Durchfahrt eines Zuges  
nicht stattfinden könnte, und zwar auch dann, wenn kein Zug zu er-  
warten ist.

118. Wenn die Fernsicht aus irgend einer Ursache derart gehemmt  
ist, daß die Stellung des Distanzsignales auf „Verbot der Einfahrt“  
einem ankommenden Zuge nicht auf eine Entfernung von mindestens  
200 Meter sichtbar sein kann, so müssen auf letztere Distanz vor dem  
Distanzsignale entsprechende Haltsignale gegeben werden.

119. Wenn die Distanzsignale unbrauchbar sind, so müssen die ent-  
sprechenden Signale nach Erforderniß mit den anderweitig vorgeschriebenen  
Signalmitteln rechtzeitig gegeben werden.

#### Artikel 25.

##### **Ankunft und Aufenthalt der Züge in den Stationen.**

120. Die Stationen sollen in der Regel über die Abfahrt der von  
ihnen zu empfangenden Züge telegraphisch in Kenntniß gesetzt werden;  
diese Verständigung darf nur dann unterbleiben, wenn die zu befahrende  
Strecke doppelgleisig und der Zustand der Glodenschlagwerke ein guter ist.

121. Erscheint es nothwendig, die Einfahrt eines Zuges mit besonderer  
Vorsicht vollziehen zu lassen, so ist der Zug noch vor der Station anzuhalten,  
und dem Zug- und Maschinenfürer die dießfällige Weisung zu ertheilen.

122. Das Anhalten eines Zuges in einer Station soll in der Regel  
derart erfolgen, daß durch denselben nicht die Ein- oder Ausfahrt ver-  
stellt werde.

123. In Stationen, welche im Gefälle oder in der Steigung liegen,  
müssen nach dem Anhalten des Zuges die Bremsen angezogen sein.

Der Signalwagen aber muß während des Aufenthaltes in allen Sta-  
tionen gebremst sein.

124. Das Aus- und Einsteigen der Reisenden soll nur nach er-  
folgtem Stillstande des Zuges erfolgen.

#### Artikel 26.

##### **Expedition der Züge.**

125. Zug- und Maschinenfürer eines jeden Zuges müssen von den  
Stationen über die eingeleiteten nicht gewöhnlichen Züge, über die in Folge  
von Verspätungen vorgenommenen Verlegungen der Kreuzungen ihres  
Zuges mit den anderen Zügen, über den Gang derjenigen Züge, welche  
die Station kurz vorher verlassen haben oder bald nachfolgen werden, so-

## 242 Grundzüge d. Verkehrsvorschriften f. Hauptbahnen.

wie über eine etwa bekannt gegebene Verletzung des Signals in einer folgenden Station genau unterrichtet werden.

126. Die Abfahrt eines Zuges von einer Station, beziehungsweise die Durchfahrt eines ohne Aufenthalt verkehrenden Zuges darf nie früher erfolgen, als zu der in der Fahrordnung festgesetzten Abfahrtszeit.

Der Zug muß in Betreff der Sicherheit des Verkehrs vorkehrungsmäßig beschaffen, die Vorbereitung zur Abfahrt bei demselben bewirkt, das Fahrsignal ordnungsmäßig vorausgegangen, oder die Unterbrechung der Signalisierung constatirt worden und überhaupt der unbedingte Verkehr bei der nächsten Station gesichert sein.

127. Bei Zügen mit Personenbeförderung gibt die Station das Signal zur Abfahrt des Zuges mit der Stationsglocke.<sup>a)</sup>

Bei Güterzügen gibt der Stationsbeamte dem Zugführer mittelst des Rufes zur Abfahrt, worauf letzterer an den ersten hinter ihm stehenden Zugbegleiter durch den Ruf „Abfahrt“ die Anweisung richtet, ob der Zugbegleiter zur Abfahrt bereit ist, und ist dieser Ruf von dem Zugbegleiter der Reihe nach bis zum Signalmanne fortzupflanzen.

Sobald der Zugführer, sowohl bei Personen- als bei Güterzügen, dem beim Signalmanne beginnenden und der Reihenfolge nach von ihm folgenden Zugbegleitern wiederholten Ruf „Fertig“ vernommen hat, gibt er selbst das Abfahrtsignal, und sodann der Reichensführer mit der Dampfmaschine das Zeichen, daß er die Lokomotive in Gang setze.

128. Fern bei Zügen mit Personenbeförderung seitens der Station zu gebenden Abfahrtsignale müssen die mit der Stationsglocke gegebenen Signale „Abfahrt erfolgt bald“ und „Einsteigen“ vorausgehen, und zwar in folgenden Zeiträumen:

Das Signal „Abfahrt erfolgt bald“ ist mindestens zehn Minuten vor der bestimmten Abfahrt des Zuges zu geben.

Das Signal „Einsteigen“ ist in einem möglichst langen, nie aber mehr als fünf Minuten betragenden Zeitraum vor der bestimmten Abfahrt zu geben.

Ist der Aufenthalt des Zuges mit weniger als zehn Minuten, jedoch mehr als fünf Minuten bestimmt, so wird das Signal „Abfahrt erfolgt bald“ gegeben, sobald der Zug in Sicht kommt.

Ist der Aufenthalt des Zuges mit fünf Minuten oder kürzer bestimmt, so kann das Signal „Abfahrt erfolgt bald“ entfallen, dagegen ist das Signal „Einsteigen“, sobald der Zug sichtbar wird, zu geben.<sup>b)</sup>

a, daß in einer Haltestelle die Dinge mit einer Handglocke oder einer anderen Einrichtung aufgeführt, die den Stationsglocken zu gleichen

angeordnet, fernere den Bestimmungen der Grundzüge des Verkehrs volle Rechnung zu tragen, mit irgendwelcher gegenwärtig zu geben: Stationsglocke gegeben wird, b, n, b, nach dem mit der Stationsglocke niemand mehr einsteigen; c, in der Regel mit der im vorstehenden bei Verletzung in anderen Fällen bei längeren Stationsaufenthalten Stationsglocke zu geben. d, Abfahrt in der Regel nicht mit (G.J. 24. Sept. 1877, S. 1116)

a) höchstens fünf Minuten betragen (G.J. 1877: 111.)

**129.** Ein von der Station etwa mit dem elektrischen Glockenschlag irrige gegebenes Fahrsignal muß zwar zu Ende gegeben, jedoch kurz darauf mittelst des Absagesignals annullirt werden.

**130.** Ein Durchfahren der Züge durch Stationen und Haltestellen, an welchen laut Fahrordnung ein Aufenthalt vorgeschrieben ist, darf unter einerlei Umständen stattfinden.

**131.** Ein Separatzug, der in keiner Weise abfirt werden konnte, darf, wenn durch die Witterungsverhältnisse die Fernsicht gestört ist, wenn die Glockensignale nicht verläßlich sind, oder überhaupt, wenn ungünstige Umstände den sicheren Gang des Zuges in Frage stellen, nicht in Verkehr gesetzt werden.

#### Artikel 27.

#### Verhalten während der Fahrt.

**132.** Jeder Zugbegleiter, dem die Bedienung einer Bremse zugewiesen ist, hat stets in der Nähe derselben zu sein, um den etwa gegebenen Signalen unverzüglich entsprechen zu können. Nur bei Zügen mit Personenbeförderung ist den mit der Villetrevision betrauten Zugbegleitern die Entfernung von der Bremse dann gestattet, wenn diese Manipulation während der Aufenthalte in den Stationen nicht beendet werden konnte.

Bei der Ausfahrt aus den Stationen, auf starken Gefällen, in Krümmungen, in Tunnels und bei Annäherung an Stationen müssen die Zugbegleiter unter allen Umständen zur Bedienung der Bremse bereit sein.

**133.** Jeder Zugbegleiter hat das ihm laut Artikel 19, Punkt 104 anzuhändigende Verzeichniß im Dienste mit sich zu führen und auf Grund desselben seine persönliche Sicherheit zu wahren.

**134.** Falls ein Zugbegleiter ein Signal geben will, so hat er, wenn ihm eine Zugleine zur Verfügung steht, vor allem dieses Mittel zur Anwendung zu bringen und dann das betreffende Signal zu geben.

Fehlt oder versagt die Zugleine, so ist das Signal mit einem anderen Signalmittel zu geben und von den übrigen Zugbegleitern fortzusetzen.

**135.** Vor der Begegnung zweier Züge auf der Doppelbahn haben die Maschinenführer das Achtungssignal ertönen zu lassen.

**136.** Bei der Annäherung an eine Station haben das Maschinen- und Zugbegleitungspersonal, insbesondere aber der Locomotivführer und Zugführer, ihre Aufmerksamkeit hauptsächlich auf das Signal des letzten Wächters und auf die Stellung des Distanzsignales, zu richten, und ist bei Passirung des Distanzsignales, beziehungsweise vor der Einfahrt in die Station in allen Fällen das Achtungssignal mit der Dampfpeife zu geben.

**137.** Bei Wahrnehmung des Signales „Verbot der Einfahrt“ sind auf dem Zuge alle geeigneten Mittel anzuwenden, um denselben noch vor dem Distanzsignale zum Stillstand zu bringen, in welchem der Zug solange zu verharren hat, bis das Signal „Erlaubte Einfahrt“ erscheint, oder in anderer unzweideutiger Weise die Erlaubniß zur Weiterfahrt von maßgebender Seite erteilt wird. Wenn von dieser Regel abgewichen werden soll, so muß hiezu die Genehmigung der Generalinspektion eingeholt werden.

**138.** Wird das Distanzsignal zur Beleuchtungszeit unbeleuchtet angetroffen, so ist der Zug bei demselben anzuhalten.

Die Weiterfahrt in die Station ist in diesem Falle, jedoch nur unter der äußersten Vorsicht dann gestattet, wenn die Ueberzeugung gewonnen wurde, daß das Distanzsignal auf „Erlaubte Einfahrt“ steht.

**139.** Das Locomotivpersonale muß bei der Annäherung an die Station die Stellung der Wechsel ins Auge fassen.

**140.** Eine Einflußnahme auf die Wechselstellung durch Zeichen und Winke ist dem Maschinen- und Zugspersonale bei der Annäherung an die Station unter allen Umständen verboten.

Erscheint es dem Maschinen- oder Zugführer aus besonderen Gründen unzulässig, auf das ihm geöffnete Geleise einzufahren, so muß der Zug angehalten und die Erlaubniß zur geänderten Einfahrt von der Station eingeholt werden.

**141.** Bei der Ausfahrt aus den Stationen hat der Locomotivführer nach Möglichkeit darauf zu sehen, ob das Geleise, auf welchem die Ausfahrt erfolgt, vollkommen frei ist, und ob die zu passirenden Wechsel richtig gestellt sind; der Zugführer, sowie die übrigen Zugbegleiter haben darauf zu sehen, ob von der Station aus nicht ein Signal zum Anhalten des Zuges nachgesendet werde.

### Artikel 28.

#### **Vorgang bei langsamer Fahrt, Aufhalten auf der Strecke, Weiterfahrt oder Zurückschieben der Züge.**

**142.** Jeder Zug muß sofort anhalten, wenn irgend eine Wahrnehmung gemacht wird, die schließen läßt, daß aus der Weiterfahrt eine Gefahr entstehen könnte.

**143.** Erfolgt das Anhalten eines Zuges auf horizontaler Bahn, so sind die Bremsen nach erfolgtem Stillstande sofort wieder zu lüften, bleibt aber der Zug auf einer Steigung oder einem Gefälle stehen, so sind die Bremsen erst dann wieder zu öffnen, bis der Maschinenführer mit der Dampfpeife das Signal zur Weiterfahrt gibt.

**144.** Wenn ein Zug aus irgend einer Ursache auf der Strecke anhält, so ist ohne allen Verzug die Dedung desselben vorzunehmen, und zwar vor allem nach rückwärts durch den Signalmann.

Dieser muß nämlich, möge ein nachkommender Zug zu erwarten sein oder nicht, gleich nach dem Stillstande des Zuges, ohne nach der Ursache des Aufenthaltes zu fragen, und ohne weitere Weisungen abzuwarten, unter gleichzeitiger Meldung an den Zugführer durch seine Vormänner, sich im Schnellschritte nach rückwärts begeben und den Zug als Hinderniß mittelst Haltsignal vorschriftsmäßig bedecken, beziehungsweise durch einen Streckenwächter in vollständig sicherer Weise bedecken lassen (vide auch Art. 29, Punkt 158).

**145.** Um das Herbeiziehen der Wächter zur Zugbedeckung zu beschleunigen, hat der Locomotivführer beim Anhalten des Zuges sofort das Signal „Ruf zur Herbeiziehung des Personales“ mit der Dampfpeife zu geben.

**146.** Die Dedung nach rückwärts hat auch dann unbedingt stattfinden, wenn der Zug durch ein Distanzsignal angehalten wurde, aber derart zu stehen kommt, daß das hinter ihm befindliche Distanzsignal ihn nicht auf die vorgeschriebene Entfernung deckt.

**147.** Auf einer eingleisigen Bahn oder auf einer Bahn mit zwei Geleisen, von denen eines für den Verkehr der Züge gesperrt ist, muß der anhaltende Zug in gleicher Weise von einem, vom Zugführer dazu bestimmten anderen Bediensteten auch noch nach vorne gedeckt werden.



Dedung hat auf doppelgleisiger Bahn auch nach vorne dann  
den, wenn eine Hilfsmaschine auf dem unrichtigen Geleise er-  
trb.

Der Zugführer ist für die Durchführung der Zugdedung streng-  
verantwortlich.

In einem Tunnel soll das Anhalten eines Zuges möglichst ver-  
werden; muß es aber geschehen, so sind die zur Dedung des Zuges  
n Haltssignale nicht bloß auf die vorgeschriebene Entfernung, son-  
außerhalb des Tunnels zu geben.

einem solchen Falle ist übrigens die Haltestelle des Zuges bei  
räftigen Strecken, um eine Kreuzung im Tunnel zu verhüten, auch  
wärts auf dem anderen Geleise zu deden.

Dauert das Anhalten voraussichtlich nur kurze Zeit, oder würde  
t durch das Aussteigen eine Gefahr entstehen, so ist den Reisenden  
ssen der Wagen nicht zu gestatten.

Berweilen auf den Geleisen darf den Reisenden unter keiner Be-  
zugestanden werden.

Wurde die Dedung eines Zuges begonnen, so muß dieselbe  
n Umständen vollendet werden, auch wenn der Zug mittlerweile  
et.

Wenn ein Zug zurückschieben soll, so muß entweder die Zu-  
der zurückgelegenen Station hiezu durch die Glockensignale ge-  
n, oder es muß dem zurückschiebenden Zuge ein mit den nöthigen  
tteln versehener Bote in einer stets einzuhaltenden Distanz von  
ter vorausgehen.

dem Zurückschieben sind, wenn nicht Gefahr im Verzuge ist,  
ale für die Spitze und das Ende des Zuges entsprechend zu

Wenn ein Zug aus irgend einer Ursache seine vorgeschriebene  
nicht einzuhalten im Stande ist und zu befürchten steht, daß er  
n nachfolgenden Zuge eingeholt werden könnte, so ist, falls sich  
hrer mit den Streckenwächtern betreffs Dedung des Zuges münd-  
unzweifelhaft verständigen kann, der Zug rechtzeitig anzuhalten  
rechend zu deden.

in der Nähe des zur Dedung nach rückwärts aufgestellten Halt-  
in Streckenwächter, der von der Ursache des Anhaltens verstan-  
aufgefordert werden könnte, den nachfolgenden Zug von der lang-  
hrt des vorangehenden in Kenntniß zu setzen, so ist diese Weisung  
sten Wächter zu ertheilen, den der Zug trifft.

Wenn auf eingleisiger Bahn ein solcher langsam fahrender Zug  
e Station nicht spätestens 5 Minuten vor der frühesten Abfahrts-  
Vorrang-Gegenzuges von dort erreichen kann, so ist, falls nicht  
ng des Zuges mit der nächsten Station telegraphisch vereinbart  
r Umstand im Stundenpasse bemerkt wurde, der Zug eben zu  
t anzuhalten, demselben ein mit den nöthigen Signalmitteln aus-  
, verlässlicher Bote in der Entfernung von 1000 Meter voraus-  
welchem unter steter Einhaltung dieser Entfernung mit Vorsicht  
ren ist.

die Strecke für den erwarteten Gegenzug im Gefälle, oder  
besondere ungünstige Umstände für das Anhalten desselben, so  
Entfernung entsprechend erhöht werden.

der Weiterfahrt das Zurückschieben in die eben verlassene Station  
n, so ist der hiefür vorgeschriebene Vorgang genau zu beobachten.  
(Punkt 152.)

## Artikel 29.

**Ueberwachung des Zugverkehrs durch die Strecken- und Weichenwächter.**

**155.** Jeder Wächter hat sich vor Ankunft der Züge auf einem Punkte seiner Strecke derart aufzustellen, daß er vom Zug- und Maschinenpersonal unzweifelhaft gesehen werden kann.

**156.** Die Schließung der Schranken muß spätestens 5 Minuten vor dem Eintreffen des Zuges erfolgen, gleichviel ob dieselben Hand- oder Zugschranken sind.

Viehheerden sollen 10 Minuten vor Eintreffen eines Zuges nicht mehr über die Bahn getrieben werden.

Der Wächter hat das eigenmächtige Öffnen oder Uebersteigen der gesperrten Schranken, sowie das Durchschlüpfen durch dieselben mit allen ihm zu Gebote stehenden Mitteln zu verhindern und Uebertreter anzuhalten.

Wenn das Glockenschlagwerk gestört ist, so sind die Wegübergänge mit erhöhter Aufmerksamkeit zu überwachen.

**157.** Der Wächter hat das Haltsignal zu geben.

- a) wenn die Unfahrbarkeit der Bahn oder ein anderes Hinderniß die Weiterfahrt gefährdet oder hemmt;
- b) sofort nach Passirung eines jeden Zuges durch fünf Minuten;
- c) wenn das Zugpersonal das Haltsignal gibt;
- d) wenn an dem Zuge selbst etwas bemerkt wird, wodurch die Weiterfahrt gefährdet würde;
- e) wenn für einen Zug das entgegengesetzte Fahrsignal mittelst der electrischen Glockenschlagwerke gegeben wurde;
- f) wenn zwei Fahrsignale mittelst der electrischen Schlagwerke gegeben wurden, welche anzeigen, daß zwei Züge einander auf einem und demselben Geleise entgegenfahren;
- g) wenn das Glockenschlagwerkssignal „Alle Züge anhalten“ gehört wurde;
- h) wenn während des Verkehrs eines Zuges das Glockenschlagwerkssignal „Entlaufene Wagen“ gehört wurde, und nach den Neigungsverhältnissen oder der Windrichtung die Wagen dem Zuge entgegenlaufen;
- i) wenn eine Bahnstelle derart schadhast ist, daß sie nur mit äußerster Vorsicht befahren werden kann, worüber der angehaltene Zug zu verständigen ist.

**158.** Kann der Signalgeber an dem Orte, wo ein Haltsignal zu geben ist, nicht bleiben, kann das sichtbare Signal nicht schon auf 400 Meter Entfernung von dem Zuge aus gesehen werden, daher auch bei Nebel, heftigem Regen, Schneefall, Staub und überhaupt bei gehinderter Fernsicht, so müssen stets, und zwar mindestens 200 Meter vor den sichtbaren Signalen Knallsignale gelegt werden.

**159.** Die Langsamfahrsignale sind anzuwenden:

- a) wenn der Zustand der Bahn, schlechte Oberbaustellen, Objecte oder andere Ursachen es unzulässig machen, mit der gewöhnlichen Geschwindigkeit zu fahren (s. auch Punkt 157 i);
- b) nach Passirung eines jeden Zuges, und zwar fünf Minuten hindurch nach Beseitigung des im Punkt 157 b vorgeschriebenen Haltsignals.

Eine Ausnahme hievon ist bei der Ausfahrt aus der Station zulässig, wenn ein langsamer fahrender Zug einem schneller verkehrenden in fünf Minuten folgt, oder im Allgemeinen, wenn die Ueberzeugung gewonnen worden ist, daß der vorausgehende Zug die nächste Station bereits erreicht oder die Abzweigung bereits passiert hat;

- c) wenn das Zugpersonal das Langsamfahrtsignal gibt;
- d) wenn sich der Zug einer Station oder einer Abzweigung nähert.

**160.** Das Markiren mangelhafter Bahnstellen hat in der Weise zu geschehen, daß mindestens 400 Meter vor der betreffenden Stelle beiderseits eine Handsignalscheibe mit der rothen Fläche auswärts und mit der weißen Fläche gegen die schadhafte Stelle aufgesteckt wird.

**161.** Das Signal, daß die Bahn fahrbar ist, soll jedem sich nähernden Zuge, und zwar dann gegeben werden, wenn die Bahn in gutem Zustande sich befindet und keinerlei Hinderniß der sicheren Fahrt des Zuges entgegensteht.

**162.** Die Streckenwächter müssen, auch wenn sie keinen Zug erwarten, fortwährend auf die Glockensignale und auf etwa dennoch stattfindende Fahrten achten.

Im Falle eines Zweifels über die Zulässigkeit der Fahrt ist der Zug anzuhalten und dessen Personal zu verständigen.

#### Artikel 30.

##### Fahrten auf dem Doppelgeleise.

**163.** Auf doppelgeleisigen Bahnen haben die in einer und derselben Richtung verkehrenden Züge stets dasselbe Geleise zu befahren, welches das richtige genannt wird.

**164.** Wenn die Züge auf dem Doppelgeleise zwischen zwei Stationen das unrichtige Geleise befahren müssen, so sind in der betreffenden Strecke alle Vorsichts- und Sicherheitsmaßregeln zu treffen, welche für den Verkehr auf eingleisiger Bahn gelten, nur sind die für den Verkehr am unrichtigen Geleise vorgeschriebenen Signale anzuwenden.

Die Zugskreuzungen, welche sonst auf der Strecke stattzufinden hatten und in die Stationen verlegt werden müssen, sind möglichst nach dem Grundsätze der Rangordnung zu bestimmen.

#### Artikel 31.

##### Allein verkehrende Maschinen.

**165.** Alle Sicherheitsmaßregeln, welche für einen verkehrenden Zug vorgeschrieben sind, müssen auch bei allein verkehrenden Maschinen in Anwendung kommen.

#### Artikel 32.

##### Bedingungen und Vorschriften für das Nachschieben der Züge.

**166.** Die Züge, denen nachgeschoben wird, dürfen während des Nachschiebens mit keiner größeren Geschwindigkeit als 25 Kilometer per Stunde verkehren.

**167.** Solche Züge dürfen Wagen, welche derart beladen oder mit einander verbunden sind, daß sich die Puffer nicht berühren können, nicht enthalten.

Leere Wagen sind thunlichst weit von der Schiebemaschine einzureihen, damit selbe vorwiegend gezogen werden.

Das Anhängen von Wagen hinter der Schiebemaschine ist unzulässig.

**168.** Bezüglich der an dem letzten Wagen und an der Schiebemaschine anzubringenden Nachtsignale ist die Signalordnung maßgebend. \*)

---

\*) Zur Vermeidung von Unzulänglichkeiten in dem Falle, als die Schiebemaschine sich vom Zuge trennen sollte, sind in Zukunft die in der Signalvorschrift für den Zugschluß vorgeschriebenen Signale nicht nur an dem letzten Wagen des Zuges, sondern auch an der Schiebemaschine anzubringen. (H.M. 9. November 1872, Z. 26344, G.B. 1872:99.)

## 248 Grundzüge d. Verkehrsvorschriften f. Hauptbahnen.

169. Die Schiebemaschine darf nie an den Zug angelappelt werden.

170. Bei Abfahrt eines Zuges, dem nachgeschoben wird, haben nach Vernehmung des vom Zugsführer gegebenen Abfahrtsignals die Führer der Zug- und Schiebemaschinen einander mittels der Dampfpfeife gegenseitig zu verständigen und dann erst den Zug einbernehmlich in Bewegung zu setzen.

171. Während der Fahrt muß eine möglichst gleichmäßige Geschwindigkeit eingehalten werden.

Die Schiebemaschine soll sich in der ganzen Strecke, in welcher sie nachzuschieben hat, nicht vom Zuge trennen.

172. Soll der Zug während der Fahrt angehalten werden, so haben sich die Führer der Zug- und Schiebemaschinen mittels der Dampfpfeife darüber zu verständigen, und soll die Schiebemaschine möglichst zuerst anhalten.

Das Zugbegleitungspersonal hat daher etwaige Haltsignale den beiden Lokomotivführern, womöglich aber vorerst dem der Schiebemaschine zu geben.

### Artikel 83.

#### Vorgang und besondere Vorkehrungsregeln bei Expedition verspäteter Züge.

173. Die Verspätung eines Zuges soll in erster Reihe durch möglichste Abkürzung der Aufenthalte und sodann durch schnelleres Fahren, jedoch nur bis zur gestatteten Maximalgeschwindigkeit, wieder eingebracht werden.

174. Aufträge und Mittheilungen an das Maschinen- und Zugbegleitungspersonal über Veränderung im Vorfahren, über Verlegung und Feststellung von Zugkreuzungen oder andere wichtige Dispositionen sind nicht bloß mündlich zu geben, sondern auch in dem Stundenpaß einzutragen.

175. Das Verlegen einer Kreuzung oder eines Vorfahrens muß dem Stationspersonal, namentlich aber den Weichenwächtern immer recht-

Zeit-  
selben  
als be-  
rath-

z. Um-

folgendes zu gelten:

- a) Ein regelmäßiger Nachrangzug muß die Kreuzung des Vorrangzuges in der fahrordnungsmäßig hiezu bestimmten Station, ein verspäteter Nachrangzug aber in jener Station unbedingt abwarten, in welcher er bei Annahme des regelmäßigen Verkehrs des Vorrangzuges mit demselben zusammenzutreffen hätte.

Dieson darf nur dann abgewichen werden, wenn von derjenigen Station, welche den Vorrangzug zu expediren hat, eine bestimmte gegenseitige schriftliche Weisung einlangt.

Ein Nachrangzug darf zur Kreuzung mit einem Vorrangzuge spätestens dann abgelassen werden (späteste Abfahrtszeit), wenn er, bei Annahme seiner regelmäßigen Fahrzeit, in der nächsten Station noch fünf Minuten vor der fahrplanmäßigen Abfahrtszeit des Vorranggezuges von dort eintreffen kann. Ist jedoch die fahrplanmäßige

mäßige Abfahrtszeit eine spätere als die derart ermittelte späteste, so ist die fahrordnungsmäßige einzuhalten.

Ein Nachrangzug darf zu seiner spätesten Abfahrtszeit nur dann abgelassen werden, wenn er voraussichtlich seine Fahrzeit sicher einhalten wird.

- b) Der Vorrangzug hat, wenn sein Nachranggegenzug nicht eingelangt ist, seine Fahrt fortzusetzen; die fahrordnungsmäßige Kreuzungsstation darf er jedoch nicht früher als fünf Minuten nach der fahrordnungsmäßigen Ankunftszeit des erwarteten Gegenzuges verlassen (früheste Abfahrtszeit).

178. Damit eine Station rechtzeitig in Kenntniß wichtiger, auf die Verkehrsdispositionen Einfluß habender Nachrichten gelange, darf bei unmöglicher telegraphischer Verständigung ein Zug, der nach Ankunft eines Gegenzuges eine Station zu verlassen hat, nicht früher expedirt werden, als bis der Beamte in den Stundenpaß des angekommenen Zuges Einsicht genommen hat.

179. Bei möglicher telegraphischer Verständigung sind die Kreuzungen und das Vorfahren verspäteter Züge im telegraphischen Wege festzustellen; in der Regel gilt dabei gleichfalls der allgemeine Grundsatz der Rangordnung.

Die Verlegung einer Kreuzung oder eines Vorfahrens muß hierbei grundsätzlich von jener Station bestimmt werden, welche den Nachrangzug zu expediren hat.

180. Eine vereinbarte Kreuzung muß aufrecht bleiben, so lange sie nicht telegraphisch oder schriftlich im gegenseitigen Einvernehmen abgeändert wurde.

Jede auf telegraphischem Wege festgesetzte Kreuzung ist in den Stundenpaß einzutragen.

#### Artikel 34.

##### Arbeitszüge (Materialzüge).

181. Ein Arbeitszug muß in derjenigen Strecke, in welcher er auf der currenten Bahn manipulirt, das Geleise derart rechtzeitig räumen, daß er wenigstens fünf Minuten vor dem Abgange eines Gegenzuges, respective fünfzehn Minuten vor dem frühesten Eintreffen eines Folgezuges in der Kreuzungs-, beziehungsweise Vorfahrstation einlangt. Hat der Arbeitszug in einer Schottergrube oder auf einem sonstigen Nebengeleise eine Kreuzung abzuwarten, so ist dieß in der betreffenden Fahrordnung ausdrücklich vorzusehen.\*)

182. Die Bewegungen eines Arbeitszuges sind, soferne die Fahrt nicht nach einer Fahrordnung geschieht, von den beiden Nachbarstationen zu vereinbaren.

183. Der Zugführer eines solchen Zuges muß während der Fahrt unter allen Umständen an der Spitze desselben Platz nehmen; beim Zurückziehen hat er sich daher auf den als ersten vorangehenden Wagen zu positioniren.\*\*)

#### Artikel 35.

##### Hilfsfahrten.

184. Die Hilfsmaschine (beziehungsweise Hilfszug) muß von einem im Verkehrsdienste erfahrenen Organe begleitet sein.

\*) Siehe §. 47 der Betriebsordnung.

\*\*) Auch dann, wenn ein Materialzug einer Bauunternehmung nach Betriebsveröffnung zur ausschließlichen Benützung überlassen wird, darf der Verkehr dieses Zuges keineswegs mit Außerachtlassung der bestehenden Sicherheitsvorschriften stattfinden. (GZ. 27. December 1871, GZ. 1872 : 9.)

185. Ist die telegraphische Correspondenz möglich, so wird es den Organen der Stationen überlassen, die Fahrt der Hilfsmaschine derart zu regeln, daß sie so schnell als möglich den hilfsbedürftigen Zug erreicht. Ist jedoch eine telegraphische Correspondenz nicht möglich, so steht die Hilfsmaschine allen Zügen im Range nach.

186. Wenn ein im Verlehere gestörter Zug noch vor dem Eintreffen der bereits verlangten Hilfsmaschine, sei es durch seine eigene Maschine, sei es durch einen nachfahrenden Zug, wieder in Gang gebracht werden könnte, so darf die Fahrt angetreten werden, wenn die Hilfsmaschine aus der vorgelegenen Station noch nicht abgegangen ist.

Es muß jedoch entweder die Zustimmung der nächsten Station zur Weiterfahrt durch die Glodensignale gesichert sein, oder dem Zuge ein mit den nöthigen Signalmitteln versehener Bote auf die stets einzuhaltende Entfernung von 1000 Meter vorangehen.

Die Voraussendung eines Boten darf auf zweigleisiger Bahn dann unterlassen werden, wenn es gewiß ist, daß die Hilfsmaschine nicht auf dem unrichtigen Geleise entgegen kommt.

### Artikel 36.

#### Bahnwagen- und Präsinnenfahrten.

187. Jede Bahnwagenfahrt darf nur unter persönlicher Leitung eines verantwortlichen Organes erfolgen.

Außerdem muß der Bahnwagen von so vielen Arbeitern begleitet sein, daß er erforderlichen Falles schnell aus dem Geleise geholt werden kann.

188. Kein Bahnwagen darf eine Station verlassen, bevor der dienhabende Stationsbeamte die Erlaubniß zur Fahrt schriftlich erteilt.

189. Der Leiter einer Bahnwagenfahrt muß mit einer geeichten Uhr und mit einer Mundpfeife versehen sein.

Außerdem muß der Bahnwagen mindestens mit einer Handsignalfahne oder Fahne, ferner mit Knallkapseln und, falls die Fahrt nicht zuverlässig bei Tage beendet wird, auch mit Laternen ausgerüstet sein, damit das bei Signalen an den Zügen entsprechende Licht nach vorne und rückwärts gleichzeitig gegeben werden kann.

190. Der Bahnwagen muß mindestens fünfzehn Minuten vor dem voraussichtlichen Eintreffen eines zu erwartenden Zuges das von diesem zu befahrende Geleise verlassen haben und mindestens 2 Meter vom nächstgelegenen Schienenstrange dieses Geleises deponirt werden.

191. Die Fahrt der Bahnwagen ist derart zu regeln, daß sie auf die Distanz von höchstens 80 Meter unbedingt zum Stillstand gebracht werden können.

Die Fahrgeschwindigkeit muß überdies bei Wegübersehnungen, namentlich wenn sie in Einschnitten und in einer Bahnkrümmung liegen, und überhaupt bei gehinderter Fernsicht so gemäßigt werden, daß ein Unfall nicht stattfinden kann.

192. Auf Strecken mit stärkeren Steigungen als 5‰ dürfen nur Bahnwagen mit Bremsen verkehren.

193. Wenn ein Bahnwagen auf der Strecke durch länger als 10 Minuten anhalten oder mehrere Bewegungen hin und her unternehmen soll, so ist derselbe wie ein Zug zu bedenken.

194. Bahnwagen, welche nach vollendeter Fahrt oder nach Ende der Arbeit auf der Strecke verbleiben, müssen ausgehoben und bei einem Wächterhause oder sonstigen Aufsichtsposten deponirt werden.

Vorstehende Bestimmungen haben auch auf Draisinen und Fahrzeuge, die mittelst Menschenkraft auf der Strecke bewegt Anwendung.

Artikel 37.

**Geleisesperre.**

Wenn Geleiseunterbrechungen voraussichtlich nicht länger dauern Pause des Zugverkehrs, so genügt die vorschriftsmäßige Bedienung der betreffenden Stelle. Wenn aber die Geleiseunterbrechung länger dauert, so muß außerdem in beiden, die Strecke begrenzenden Stationen dem Ausfahrtswechsel ein die Ausfahrt auf das gesperrte erhaltendes optisches Haltsignal aufgepflanzt werden.

Bei einer solchen Sperre muß das Gesamtpersonale der betreffenden Stationen verständigt sein.

Artikel 38. \*)

**Bahnunfälle und außerordentliche Ereignisse.**

Alle auf der Strecke vorkommenden Unfälle und außerordentlichen Vorfälle, welche den Bahnbetrieb betreffen, sowie alle Ereignisse, die Veranlassung zu Unfällen oder Störungen sein könnten, wie z. B. Überschwemmungen etc., müssen auf dem schnellsten Wege dem Chef der nächsten Station angezeigt werden. Jeder ist verpflichtet, diejenigen Organe, deren Amtshoheit durch den Unfall zunächst in Anspruch genommen wird, unverzüglich von dem Unfall in Kenntniß zu setzen. \*\*)

Ordnung.  
An die bezügliche  
des Sachbestandes  
und Beseitigung  
Gegenstände und  
geartete Geräthe  
durch den Unfall  
geschehen kann, zu  
nach Vorschrift des  
betreffenden Stabes zu  
Behandlung nach  
12. August 1856,

3.)

eine gleichförmige Ausstattung der von den Bahnverwaltungen  
von Bahnunfällen oder sonstigen Verkehrsvorkommnissen vorzu-  
Erhebungen anzubahnen, findet sich die Generalinspektion ver-  
die Bahnverwaltung einzuladen, nachstehende Bestimmungen zur  
ang obigen Zweckes beachten zu wollen.

Erhebungsacten, welche einen im Verkehre befindlichen Zug be-  
lehen, ist stets der Stundenpaß sammt Belastungsausweis, sowie die  
Ordnung dieses Zuges, insofern selbe nicht ohnedieß im Dienst-  
ordnungsabüchel enthalten wäre, beizuschließen.

Eindernahme des Dienstpersonals, und zwar jeden Grades, ist  
in Dienstleistung während der letzten 72 Stunden, sowie der Um-  
stand nachzuweisen, ob der Eindernommene im Sinne des §. 3 al. 2  
Eisenbahnbetriebsordnung vom Jahre 1851 von den Dienst-  
vorschriften und Instructionen entsprechend in Kenntniß erhalten  
ist.

## Artikel 39.

**Schneepflugsabrien. Glätteis.**

198. Das Vorausschieben eines Schneepfluges zum Fortschaffen des Schnees, oder eines Wagens zum Brechen des Glätteis ist in unmittel-

Es genügt, diese Umstände durch Aussagen der Betreffenden unter Bestätigung von deren Vorgesetzten im Laufe der Einbernahme zu constatiren.

- c) Die Vorlage von Situationsstizzen ist in allen Fällen, wo es sich um Entgleisungen, Zusammenstöße zc. auf currenter Bahn oder in den Stationen, um beabsichtigte Verschleibungen zc. handelt, unbedingt nöthig.

Der Zweck dieser Stizzen ist, ein möglichst getreues Bild der Sachlage zu liefern, daher selbe genau und nach Umständen auch cotirt sein müssen.

- d) Endlich ist bei derlei Vorlagen der etwa verursachte Schaden, und sind sodann auch die hiebei vorgekommenen Verkehrsstörungen und Zugverspätungen möglichst detaillirt nachzuweisen.

Der Termin zur Vorlage der Erhebungsacten wird auf längstens vier Wochen vom Tage des Ereignisses festgelegt. (GZ. 15. August 1871, Z. 5444, GB. 1871 : 69.)

Nach der Verordnung des Handelsministeriums vom 1. März 1852, Z. 3110 E. sind die österreichischen Eisenbahnverwaltungen verpflichtet, über jedes im Bereiche ihrer Linien auf einer Station oder in der Bahnstrecke vorkommende Ereigniß und jeden Unfall, wenn hiebei eine körperliche Verletzung des Dienstpersonales oder anderer Personen stattfand, oder wenn auch abgesehen hievon, ein Vorfall von der Art ist, daß er die öffentliche Aufmerksamkeit oder die Beachtung des reisenden Publikums im erhöhten Grade erregt, ohne Verzug die telegraphische Anzeige mit kurzer Angabe der den Unfall begleitenden Umstände an die Generalinspection zu erstatten.

Ich beehre mich daher die löbliche Generaldirection einzuladen, die Veranlassung treffen zu wollen, daß über derlei Vorkommnisse auf den von der löblichen Generaldirection betriebenen österreichischen Bahnstrecken in obiger Weise unbeschadet der nach der Strafproceßordnung vom 23. Mai 1873, RGZ. Nr. 119, etwa zu erstattenden Anzeige durch die exponirten Bahnorgane Mittheilung an die Generalinspection gemacht, gleichzeitig aber auch der betreffenden politischen, resp. Polizeibehörde jeder derartige Vorfall angezeigt werde. (GM. 29. Mai 1875, Z. 35223 ex 1874, GB. 1875 : 61.)

In Zukunft hat die telegraphische Anzeige von Untauglichwerden von Locomotiven, sowie die Vorlage des bezüglichen Erhebungsactes an die Generalinspection nur dann zu erfolgen, wenn das Untauglichwerden bei verkehrenden Zügen stattfindet, und hiedurch Züge mit Personenbeförderung überhaupt, Frachtzüge dagegen wesentlich in ihrem Verkehre gestört werden.

Ebenso wird dem weiteren Antrage, daß in Zukunft die Cumulativberichte der Commission für das Unfallswesen nur halbjährig, und zwar von der jeweilig den Vorsitz führenden Verwaltung zu erstatten sind, Folge gegeben. (GM. 1. September 1875, Z. 24662, GB. 1875 : 112.)

Das Handelsministerium hat zur Kenntniß des Justizministeriums gebracht, daß es die bisher bestehende Uebung, wonach die Generalinspection der österreichischen Eisenbahnen die ihr von den Bahnverwaltungen vorgelegten Erhebungsacten über Eisenbahnunfälle, ohne eine Aufforderung



Seiner Verbindung mit Jodgen, mittels welcher Verluste bestraft werden nicht gestattet.

abgefordert.  
Nun, hat die  
Rechtsprechung &  
Gerichtswesen  
nicht, hat die  
neue Ordnung  
für Grund im  
Verfahren, und  
diese werden weitere

Sowas wird das Christenbegrüß! Die Christenmeinlichkeit — zur Vertheidigung der unterliegenden Gerichte — Einheitsmeinlichkeiten — mit dem Kommen in den Staat gelangt, daß durch diese Verfügung des Justizministeriums vom 20. August 1867, jenseits weitem das Kaiserliche Ministerium obliegt, von jedem Kaiserlichen Hofe jeder die Rechte der Christenheit zu erhalten, sowie die Befreiung des Justizministeriums erfolgt vom 21. Mai 1869, §. 1000, zu welchem die Gerichte angewiesen wurden, in allen Fällen, in welchen wegen strafbarer Handlungen wider die öffentliche Sicherheit auf Staats- und Privatpersonen eine Strafgerichtliche Untersuchung eingeleitet wird, das vollständige Schreiben des Generalinspektors der Rheinischen Eisenbahnen und der betreffenden Dispositionen mitzubringen — nicht verfehrt werden. (ZM. 27 April 1869, S. 6108, K.B. 1869 : 65)

Im Interesse der Vereinfachung des Geschäftsverkehrs wird mit Zustimmung des Bundesministeriums der Eisenbahnen<sup>1)</sup> und des Bundesministeriums der Finanzen, welche Maßnahme haben zur Folge haben können, was folgt, geregelt:

1. Die Behörden, die Angelegenheit des Behörzengars betreffenden Verfügungen betreffen (in hohen Rangstufe aufsteht und werden in dieser Richtung insbesondere der hohen Staatsrätherrathschafft vom 10. November 1874, S. 9711 und vom 5. Januar 1876, S. 85126 in Erinnerung gebracht.

Die telegraphischen Nachrichten sind ohne Ihre Zustimmung zu kündigen,  
 II wichtigerer Dinge zu thun. Wenn dem Namen der Halbesheimer  
 & Leingarten ist und der für die Hauptabrechnung verantwortlich  
 über der Falsch zu legen. Die Unterschrift muss ganz erhalten.

2. Die Erhebungen sind seitens der Kreis-beruflichen Schulpflege mit der zu pflegen, bescheiden hat der Jahnstiftung der Erhebungsarbeiten unterstützt zu werden.

Es hat sich bei kompletten Erhebungen von nun an nur über  
beide Verläufe an die Gesundheitsinspektion zu melden.

• In jedem Maße ist auch besondere protokollierende Tätigkeit, und (insgesamt 6 Wochen nach eingetretener Krise) aber Fernüberwachung: ein letzter Bericht über die Ursachen, Folgen, getroffenen Maßnahmen und erzwungen bedingtem Verfassungen an die Gerichte zu erhalten

Strom zu erhalten.  
 Für den Versuch ist die bisher den Erfindungsacten zugeschriebene  
 tiefe Tiefe, und wenn der betreffende Erfindungsact von der  
 mittheilenden verlangt wurde, auch weiter anzudeuten.

Der Vortrag, betreffend die Eintragung der Hochverurtheilten  
im Reichsanzeiger

erfordernde Verringerung tritt für alle vom 1. Februar 1900 ab ein-  
en Grundbesitzende in Kraft (S. 20 Januar 1900, S. 110,  
S. 14.)

199. In jenen Strecken, wo der Schneepflug zum Weichen bestimmt ist, muß er von einem Organe begleitet werden, das mit allen Localverhältnissen der Strecke und den beschwebenden Hindernissen vertraut ist und auf die Geschwindigkeit der Fahrt und das Maß der anzuwendenden Locomotivkraft Einfluß nimmt.

200. Auf einem Schneepfuge selbst darf sich während der Fahrt Niemand befinden.

#### Artikel 40.

**Vorgang, wenn von einer Station Wagen entrollen, oder wenn ein Wagen von einem Zuge trennen.**

201. Sind aus einer Station Wagen entrollt, so hat jener Bedienstete, welcher sich zuerst gemeldet wird, vor allem das Signal „Entlaufener Wagen“ zu geben oder das Geben desselben zu veranlassen.

Sodann wird die nächste Station über den Vorfall telegraphisch in verständigen sein.

202. Die Wärter haben nach dem Vernehmen des Signals „Entlaufener Wagen“ unverzüglich die Weichen zu schließen und mit Hilfe aller zu Gebote stehenden Kräfte zu verhindern, jedoch ohne Gefährdung der persönlichen Sicherheit, Schotter auf die Schienen zu werfen, oder auch andere geeignete Mittel zum Anhalten der Wagen anzuwenden.

Wenn nach der Weichenrichtung oder dem Gefälle zu schließen, die Wagen etwa einem herannahenden Zuge entgegenrollen, so ist der letztere anzuhalten und der Zugführer von dem gehörten Signale „Entlaufener Wagen“ zu verständigen. Derselbe hat dann ohne ein Signal vorsichtig zurückziehen zu lassen.

203. Ist in einer Station das Signal „Entlaufener Wagen“ genommen worden, so haben die Organe derselben sogleich alle Vorkehrungen zu treffen, um die im Laufe befindlichen Wagen ohne Gefährdung zu eigenen oder der Sicherheit der auf denselben etwa befindlichen Personen

mit  
Wagen  
Zug  
und  
Station

oder  
Gefahr  
besteht  
diese  
es zu

Weichenstellung fahrenden Weichen, oder durch ein anderes Hinderniß zu Abbremsung gebracht werden.

204. Wenn sich während der Fahrt Wagen von einem Zuge trennen, so muß das auf dem abgetrennten Zugtheile befindliche Personale sich die Bremsen anziehen und das Signal „Zug getrennt“ dem Locomotivführer geben.

Dieses Signal ist auch von den übrigen Zugbegleitern, sowie von Wärterpersonalen zu geben, sobald entweder die Trennung selbst vor sich oder anderwärts gegebenes Signal „Zug getrennt“ wahrgenommen wird.

Der Locomotivführer hat hierauf das den Verhältnissen entsprechende zu veranlassen, das Zugbegleitungspersonal jedoch genau mit dem vom Locomotivführer gegebenen Signalen zu verfahren.

entlaufener Wagen in der Station ab  
und hat man sich überzeugt, daß die  
Station in der nächsten Strecke auf dem  
Signal „Entlaufener Wagen“ jedoch ab  
verriegelt werden, und ist die Station  
Entlaufen des Wagen in Kenntnis zu setzen.  
Nachbarstation hat ein Zug auf dem Wege  
der Fahrt begriffen, oder ist sich ab  
abliegend, so hat, wenn man die ent  
laufener Wagen seine Personen insbes  
ondere freies Stützgeleise einzulassen, die  
Wagen durch das Halbfstellen eines auf  
Weichenstellung fahrenden Weichen, oder durch ein anderes Hinderniß zu  
Abbremsung gebracht werden.

## Qualifizierungsvorschriften für Bahnen mit normalem Betriebe.

Mit 1. Juli 1877 hat die beifolgende einheitliche „Signalordnung für die Eisenbahnen Oesterreich-Ungarns“ amtlichen Eisenbahnen der im Reichsrathe vertretenenreiche und Länder in Wirksamkeit zu treten. Mit dem 1. Tage wird die Verordnung des Handelsministeriums vom 6. Juni 1872, RGBl. Nr. 80, betreffend die Einführung einer einheitlichen Signalvorschrift sammt den Nachverordnungen vom 1. December 1874, RGBl. Nr. 144, vom 15. April 1875, RGBl. Nr. 47, außer Kraft gesetzt. Als Anfangspunkte der Bahnen im Sinne der Signalordnung bleiben für die im Reichsrathe vertretenen Königreich und Länder **Wien** und für die Länder der ungarischen Krone **Budapest** festgesetzt.

Als Endpunkte der gemeinsamen Eisenbahnen haben zu

für die Erste ungarisch-galizische Eisenbahn die Station **Legenye-Mihályi**;

für die Linie Tarnóv-Speries die Station **Orló**;

für die Kaschau-Oberberger Bahn die Station **Neuberg**;

für die südöstliche Linie der priv. österreichischen Staats-Eisenbahn-Gesellschaft die Station **Marchegg**;

für die Linie Wien-Neu-Szöny derselben Gesellschaft die Station **Bruck a. d. Leitha**;

für die Linien der Südbahn-Gesellschaft, und zwar: für Wiener Neustadt-Kanizsa die Station **Wiener Neustadt**;

für Budapest-Pragerhof die Station **Eszék**;

für Steinbrunn-Agram die Station **Agram**;

und für St. Peter-Fiume die Station **Fiume**;

ebenso für die Ungarische Westbahn die Station **Schönau**.

Die Endpunkte für neu hinzukommende gemeinsame Bahnlinien werden im Verordnungswege bekannt gegeben.

Der königlich ungarische Communicationsminister, mit dem ich mich dießfalls in das Einvernehmen gesetzt habe, trifft unter Einem die gleiche Anordnung für die in den Ländern der ungarischen Krone gelegenen Eisenbahnen. (SM. 10. Februar 1877, Z. 3400.)

## Signalordnung für die Eisenbahnen Oesterreich-Ungarns.

### I. Durchlaufende Liniensignale mittelst der elektrischen Glockenschlagwerke.

#### 1. Der Zug fährt gegen den Endpunkt der Linie.

●● — ●● — ●●

Die Gruppe von zwei Glockenschlägen in gleichen Pausen dreimal wiederholt.

#### 2. Der Zug fährt gegen den Anfangspunkt der Linie.

●●● — ●●● — ●●●

Die Gruppe von drei Glockenschlägen in gleichen Pausen dreimal wiederholt.

#### 3. Der Zug fährt nicht ab gegen den Endpunkt der Linie.

●●-● — ●●-● — ●●-●

Die Gruppe von zwei Glockenschlägen und einem Glockenschlage (●●-●) in gleichen Pausen dreimal wiederholt.

#### 4. Der Zug fährt nicht ab gegen den Anfangspunkt der Linie.

●●●-● — ●●●-● — ●●●-●

Die Gruppe von drei Glockenschlägen und einem Glockenschlage (●●●-●) in gleichen Pausen dreimal wiederholt.

#### 5. Locomotive soll kommen.

●●●●● — ●●●●● — ●●●●●

Die Gruppe von fünf Glockenschlägen in gleichen Pausen dreimal wiederholt.

#### 6. Locomotive mit Arbeitern soll kommen.

●●●●●-● — ●●●●●-● — ●●●●●-●

Die Gruppe von fünf Glockenschlägen und einem Glockenschlage (●●●●●-●) in gleichen Pausen dreimal wiederholt.

### 7. Alle Züge aufhalten.

●●●-●● — ●●●-●● — ●●●-●● — ●●●-●●

Die Gruppe von drei und zwei Glockenschlägen (●●●-●●) in gleichen Pausen mindestens viermal wiederholt.

### 8. Entlaufene Wagen.

●●●● — ●●●● — ●●●● — ●●●●

Die Gruppe von vier Glockenschlägen in gleichen Pausen mindestens viermal wiederholt.

### 9. Uhren richten.

●●●●●●●●●●●●

Wölft gleichmäßige Glockenschläge.

Der Zug fährt auf dem unrichtigen Geleise gegen den Endpunkt der Linie.

●●-●●●●● — ●●-●●●●● — ●●-●●●●●

Gruppe von zwei und fünf Glockenschlägen (●●-●●●●●) in gleichen Pausen dreimal wiederholt.

Der Zug fährt auf dem unrichtigen Geleise gegen den Anfangspunkt der Linie.

●●●-●●●●● — ●●●-●●●●● — ●●●-●●●●●

Gruppe von drei und fünf Glockenschlägen (●●●-●●●●●) in gleichen Pausen dreimal wiederholt.

Die Signale 5 („Locomotive soll kommen“) und 6 („Locomotive mit Arbeitern soll kommen“) im Zeichen, daß sie verstanden wurden, jedoch mit nuriger Abgabe der Gruppe von der Station zurückzugeben.

## II. Signale des Streckenpersonales.

### a. „Halt.“

12.

Bei Tag.

Schwingen der entfalteten Signalfahne oder irgend eines anderen Gegenstandes gegen den Zug.

Bei Dunkelheit.

Offenes Licht der Signallaterne dem Zuge entgegen oder irgend eines anderen Lichtes gegen den Zug.

**13.**

Einstechen der Signalscheibe in die Mitte des Geleises, die rothe Fläche dem Zuge entgegen. Aufstellen der Signallaterne in die Mitte des Geleises oder neben demselben, das rothe Licht dem Zuge entgegen.

**14.**

Befestigen von wenigstens zwei Knallkapseln auf den Schienenköpfen des rechts in der Richtung der Fahrt liegenden Geleisestranges.

Die Haltsignale sind wenigstens 600 Meter vor jener Stelle, wo gehalten werden soll, zu geben, überdieß sollen die sichtbaren Signale womöglich auf eine Entfernung von 400 Meter vom Zuge aus wahrnehmbar sein.

**b. „Langsam.“****15.**

Bei Tag.

Ruhiges Halten der zusammengefalteten Signalfahne oder irgend eines anderen Gegenstandes mit schräg nach abwärts geneigtem Arme, oder ruhiges Halten der Signalscheibe, die rothe Fläche dem Zuge zugewendet.

Bei Dunkelheit.

Grünes Licht der Signallaterne dem Zuge zugewendet.

**16.**

Bei Tag.

Einstechen der Signalscheibe in das Banquet, die rothe Fläche dem Zuge zugewendet.

Bei Dunkelheit.

Aufstellen der Signallaterne auf das Banquet, grünes Licht gegen den Zug.

Die Langsam-Fahrtsignale sind wenigstens 400 Meter vor jener Stelle zu geben, welche langsam zu befahren ist, und sollen dieselben womöglich auf eine Entfernung von 400 Meter vom Zuge aus sichtbar sein.

**c. „Freie Fahrt.“****17.**

Bei Tag.

Der Bahnwächter macht Front gegen die Bahn.

**Bei Dunkelheit.**

**Weißes Licht der Signallaterne dem Zuge zugewendet.**

**d. „Zug zerrissen.“**

**18.**

**Bei Tag.**

**Senkrechtcs Auf- und Abwärtzbewegen der Signalfahne über eines anderen Gegenstandes.**

**Bei Dunkelheit.**

**Senkrechtcs Auf- und Abwärtzbewegen der Signallaterne mit dem weißen Lichte.**

**Dieses Signal hat ausschließlich nur auf der Strecke die Bedeutung „Zug zerrissen“.**

### **III. Feststehende Signale.**

**a. Distanzsignale vor den Stationen und Bahnabzweigungen.**

**19. Verbot der Einfahrt.**

**Bei Tag.**

**Die rothe Fläche der Scheibe dem aufzuhaltenden Zuge zugewendet oder der Arm des Signalmastes nach rechts in der Richtung der Einfahrt wagrecht gestellt.**

**Die Distanzsignale sind mit elektrischen Control-Klingelwerken versehen, welche während der Stellung auf „Verbot der Einfahrt“ ertönen.**

**Das bei Dunkelheit unbeleuchtet angetroffene Distanzsignal hat als „Haltsignal“ zu gelten.**

**b. Mastsignale auf der Strecke.**

**21. „Halt.“**

**Bei Tag.**

**Der in der Richtung der Fahrt rechtseitige Arm des Signalmastes wagrecht gestellt.**

**Bei Dunkelheit.**

**Rothcs Licht der Laterne des Signalmastes dem Zuge entgegen.**

**22. „Langsam.“**

Bei Tag.

Der in der Richtung der Fahrt rechtseitige Arm des Signalmastes unter  $45^\circ$  schräg nach abwärts gerichtet.

Bei Dunkelheit.

Grünes Licht der Laterne des Signalmastes dem Zuge entgegen.

**23. „Freie Fahrt.“**

Bei Tag.

Der in der Richtung der Fahrt rechtseitige Arm des Signalmastes unter  $45^\circ$  schräg nach aufwärts gerichtet.

Bei Dunkelheit.

Weißes Licht der Laterne des Signalmastes dem Zuge entgegen.

**c. Weichensignale.**

**24. Stellung der Weiche in gerader Richtung.**

Bei der Fahrt nach der Spitze des Wechsels ist am Ständer ein senkrecht stehendes weißes Biered, bei der Fahrt gegen die Spitze ein senkrecht stehendes grünes Biered sichtbar.

**25. Stellung der Weiche in die Abzweigung**

(bei der Fahrt gegen die Spitze).

Ein weißes, schräg gestelltes Biered im schwarzen Felde, oder ein weißer Pfeil im schwarzen Felde.

Die Neigung des Biereds nach abwärts, sowie die Spitze des Pfeiles deuten die Richtung an, nach welcher das Geleise abzweigt.

**d. Signale am Wasserkrahn.**

**26.** Wenn die Querstellung des Auslaufrohres für den Verkehr ein Hinderniß bietet, zeigt die Krahnlaterne bei Dunkelheit nach beiden Fahrrichtungen rothes Licht.

**e. Signale mit der Stationsglocke.**

**27. „Abfahrt erfolgt bald“**

(eventuell „Erlaubniß zum Einsteigen“).

Kurzes Läuten, dem ein einzelner Glockenschlag folgt.



**28. „Einsteigen.“**

Kurzes Läuten, dem zwei Einzelschläge folgen.

**29. „Abfahrt.“**

Kurzes Läuten, dem drei Einzelschläge folgen.

**30. „Widerruf der Abfahrt“**

(„Halt“).

Fortgesetztes rasches Läuten.

Das Stationspersonal hat außerdem nach Erforderniß elben Signale anzuwenden, wie das Streckenpersonal.

**IV. Signale am Zuge.****31. Kennzeichen der Spitze des Zuges.**

a. Auf eingleisiger Bahn.

Bei Tag.

Kein besonderes Kennzeichen.

Bei Dunkelheit.

Zwei rothleuchtende Laternen vorne an der Locomotive.

b. Auf doppelgleisiger Bahn,

nn der Zug auf dem richtigen Geleise fährt.

Bei Tag.

Ein besonderes Kennzeichen.

Bei Dunkelheit.

wei weißleuchtende Laternen vorne an der Locomotive.

c. Auf doppelgleisiger Bahn,

der Zug auf dem unrichtigen Geleise fährt.

Bei Tag.

Scheibe auf der Vorderseite der Locomotive.

Bei Dunkelheit.

rothleuchtende Laternen vorne an der Locomotive.

**32. Kennzeichen des Schlusses des Zuges (Schlußsignal)**  
auf ein- und doppelgleisiger Bahn.

Bei Tag.

Zwei Signallaternen an den oberen Enden des letzten Wagens.

Bei Dunkelheit.

Zwei rothleuchtende Laternen an den oberen Enden des letzten Wagens und eine tiefer unten in der Mitte desselben angebrachte Laterne mit rothem Lichte (die beiden oberen Laternen zeigen nach vorn weißes Licht).

**33. Schlußsignal für einen in gleicher Richtung nachfolgenden außergewöhnlichen Zug.**

Bei Tag.

Eine Scheibe an der Rückwand des letzten Wagens.

Bei Dunkelheit.

Die linke obere Laterne des Schlußsignales zeigt grünes Licht nach rückwärts.

**34. Schlußsignal für einen in entgegengesetzter Richtung fahrenden außergewöhnlichen Zug.**

Bei Tag.

Zwei Scheiben an der Rückwand des letzten Wagens.

Bei Dunkelheit.

Die linke obere Laterne des Schlußsignales zeigt weißes Licht nach rückwärts.

**35. Signal an einer Nachschiebe-Locomotive.**

Bei Tag.

Kein besonderes Zeichen.

Bei Dunkelheit.

Vorne und rückwärts je eine Laterne mit rothem Lichte; das rothe Licht vorne darf nur in der Mitte der Brust der Locomotive angebracht werden.

Die für einen Zug giltigen Signale finden auch auf einzeln fahrende Locomotiven Anwendung. Bei solchen Fahrten ist es jedoch auch zulässig, daß die Spitze des Schlußsignal gebildeten Dreiecks nach aufwärts gehalten wird.

## **Signalordnung, Punkt 32—43.**

### **36. Signale für die Rangmaschinen.**

Für die Rangmaschinen gelten bezüglich der  
ng mit Laternen bei Dunkelheit die Bestimmungen  
35.

### **V. Signale des Zugpersonales.**

#### **a. Signale des Locomotivpersonales „mit der Dampfpfeife“.**

##### **37. „Achtung.“**

Ein mäßig langer Piff.

##### **38. „Bremsen fest.“**

Mehrere kurze Piffe, schnell hintereinander.

##### **39. „Bremsen los.“**

Ein langer Piff, dem zwei kurze folgen.

##### **40. „Auf zur Herbeiziehung des Personales.“**

Mehrere gedehnte, abwechselnd hohe und niedere Töne.

**Weiterfahrt eines auf der Strecke angehaltenen  
Personenzuges.“**

as Signal „Achtung“ als Aufforderung zum Ein-  
sodann dasselbe Signal dreimal wiederholt, als Zeichen  
fährt.

#### **b. Signale des Zugbegleitungs-Personales telst des Hornes, der Mundpfeife oder der Zugleine“.**

##### **42. „Abfahrt.“**

er Ton mit dem Horne oder mit der Mundpfeife.

##### **43. „Salt.“**

re kurze Töne mit dem Horne oder mit der Mund-  
idem Schwingen der Signalfahne, beziehungsweise

#### **44. „Langsam.“**

Mehrere lange Töne mit dem Horne oder mit der Mundpfeife, nebstdem das Signal „Langsam“ des Streckenpersonales mit der Fahne, beziehungsweise der Laterne.

#### **45. „Zug zerrissen.“**

Abwechselnd lange und kurze Töne mit dem Horne oder mit der Mundpfeife, nebstdem das Signal „Zug zerrissen“ des Streckenpersonales mit der Fahne, beziehungsweise der Laterne.

#### **46. „Achtung.“**

Anziehen der Signalleine, wodurch die Dampfpeife in Thätigkeit gesetzt wird.

Außerdem hat das Zugpersonale nach Erforderniß dieselben Signale anzuwenden wie das Streckenpersonale.

### **VI. Rangirsignale.**

#### **47. „Vorwärts.“**

(Rauchfang der Locomotive voraus.)

Ein langer Ton mit der Mundpfeife, nebstdem:

Bei Tag.

Senkrechtcs Auf- und Abwärtsbewegen der Signalfahne.

Bei Dunkelheit.

Senkrechtcs Auf- und Abwärtsbewegen der Signallaterne mit weißem Lichte.

#### **48. „Rückwärts.“**

(Tender der Locomotive voraus.)

Zwei kurze Töne mit der Mundpfeife, nebstdem:

Bei Tag.

Wagrechte Bewegung der Signalfahne hin und her.

Bei Dunkelheit.

Wagrechte Bewegung der Signallaterne mit weißem Lichte hin und her.

#### 49. „Langsam.“

rere lange Töne mit der Mundpfeife, nebst dem:

Bei Tag.

für das Streckenpersonale vorgeschriebene Langsam-  
il mit der Signalfahne.

Bei Dunkelheit.

halten der Signallaterne mit dem weißen Lichte,  
gegenhalten des grünen Lichtes.

#### 50. „Halt.“

rere kurze Töne mit der Mundpfeife, nebst dem:

Bei Tag.

ringen der entfalteten Signalfahne.

Bei Dunkelheit.

ringen der Signallaterne mit weißem oder far-  
ichte.

zu der laut Kundmachung des Handelsministeriums  
Februar 1877, RGZ. Nr. 10, am 1. Juli 1877 in  
tretenen Signalordnung für die Eisenbahnen mit  
a Betriebe. (SM. 1. März 1887, RGZ. Nr. 15.)\*

### Anhang.

#### A. Obligate Signale.

urchlaufende Liniensignale mit den elektrischen Glocken-  
schlagwerken.

ng fährt von der Strecke gegen den Endpunkt der Linie.

●●●●●●●●●●-●●-●●

ind zweimal je zwei Glockenschläge in gleichen Pausen.

in diesem Nachtrage enthaltenen Signale für Anlagen zur  
er Einfahrt in Stationen und der Fahrten bei Bahnabzweigungen  
renten Strecke, ferner für das Fahren in Raumbistanz sind im  
vorhandenseins solcher Einrichtungen, durch welche die Abhängig-  
n Weichen und Signalen, beziehungsweise der Signale unter-  
rgestellt wird, obligat. Die Aufstellung von Ausfahrtsignalen,  
n ist dagegen nicht obligat.

bei Anlagen zur Sicherung der Einfahrten in Stationen ein-  
nal zugleich auch als Distanzsignal dienen soll, so muß dasselbe

**52. Der Zug fährt von der Strecke gegen den Anfangspunkt der Linie.**

●●●●●●●●●●-●●●-●●●

Neun und zweimal je drei Glodenschläge in gleichen Pausen.

**53. Der Zug fährt von der Strecke auf dem unrichtigen Geleise gegen den Endpunkt der Linie.**

●●●●●●●●●●-●●-●●-●●●●●

Neun, zweimal je zwei, dann fünf Glodenschläge in gleichen Pausen.

**54. Der Zug fährt von der Strecke auf dem unrichtigen Geleise gegen den Anfangspunkt der Linie.**

●●●●●●●●●●-●●●-●●●-●●●●●

Neun, zweimal je drei, dann fünf Glodenschläge in gleichen Pausen.

in der für Distanzsignale vorgeschriebenen Entfernung vor dem äußersten Wechsel aufgestellt werden; diese doppelte Function eines Einfahrtsignales ist jedoch thunlichst zu vermeiden.

Hinsichtlich der Signalisirung der Ablenkung bei Stationseinfahrten wird es dem Ermessen der Bahnverwaltung anheimgestellt, mit der Bezeichnung der geöffneten Fahrstraßen so weit zu gehen, als dieß mit Rücksicht auf die Verkehrsverhältnisse nöthig erscheint. Hierdurch werden die Bahnverwaltungen jedoch nicht von der ihnen obliegenden Verpflichtung entbunden, für jede derartige Anlage die Genehmigung im Sinne der bestehenden Vorschriften einzuholen.

Für die Signalisirung der Ausfahrt von verschiedenen Fahrgeleisen einer Station sind so viele Signalmaste aufzustellen, als Ausfahrtsgeleise (oder Gruppen von Ausfahrtsgeleisen) signalisirt werden sollen. Jeder Signalmast erhält so viele Arme, beziehungsweise Lichter, als die Bahnverwaltung Fahrrichtungen von dem betreffenden Fahrgeleise (oder von der Gruppe von Fahrgeleisen) in verschiedenen Bahnlinien zu signalisiren beabsichtigt.

Bei unmittelbar hintereinander folgenden Abzweigungen auf der currenten Strecke von einer Bahnlinie auf andere Bahnlinien ist jede Fahr- richtung zu signalisiren.

Für die Fahrt von mehreren Bahnlinien auf eine Bahnlinie ist vor der Einmündung auf jeder Bahnlinie ein Distanzsignal aufzustellen.

Bei Einrichtungen für das Fahren in Raumdistanz ist die Aufstellung eigener in die Raumsicherungsanlage nicht einbezogener Distanzsignale zur Bedeckung der Station oder Abzweigung unzulässig.

Industriegeleise auf offener Strecke, in welche Züge direct einfahren, sind wie Bahnabzweigungen zu behandeln; jene Industriegeleise, welche nur zur Abstellung von Wagen dienen, sind durch die Signale Punkt 19 und 20 der Signalordnung zu bedecken.

Bei gemeinsamer Benützung einer Bahnlinie durch Züge mehrerer Bahnverwaltungen ist die Aufstellung von Signalen, welche nur für eine dieser Verwaltungen Gültigkeit haben, unzulässig.

Was die Anwendung der nunmehr als obligat erklärten, bisher nicht obligaten Signale anbelangt, so wird denjenigen Bahnverwaltungen, deren Linien diese bisher nicht obligaten Signale noch nicht eingeführt sind, empfohlen, sich dießfalls an die betreffenden Instructionen der Staatseisenbahnen zu halten. (H.M. 1. März 1887, R.G.B. Nr. 15.)

**55. Die Strecke ist verwehrt.**



Gruppe von vier Glodenschlägen und einem Glodenschlage (●●●●—●) ricken Pausen dreimal wiederholt.

**ad III. Feststehende Signale.**

**f. Signale**

von einander abhängige Weichen- und Signalanlagen zur Erzeugung der Ein- und Ausfahrten in Stationen und der ersten bei Bahnabzweigungen von der currenten Strecke, ferner für das Fahren in Raumdistanz.

**56. Verbot der Fahrt.**

**Bei Tag.**

Ein Arm des Signalmastes rechts in der Richtung der Fahrt waagrecht gestellt.

**Bei Dunkelheit.**

Ein rothes Licht am Signalmaste dem Zuge entgegen.

Bei Einfahrtssignalen und bei Bahnabzweigungen als Controle gegen Station bezw. Abzweigung ein weißes Licht.

Ein bei Dunkelheit unbeleuchtet angetroffenes Signal hat als „Verbot fährt“ zu gelten.

Die Ein- und Ausfahrtssignale in Stationen stehen normal auf „Verbot fährt“.

**57. Erlaubte Fahrt.**

**a. Erlaubte Fahrt in gerader Richtung.**

**Bei Tag.**

Ein Arm des Signalmastes rechts in der Richtung der Fahrt unter 45° schräg nach aufwärts gestellt.

**Bei Dunkelheit.**

für Signale bei Ein- und Ausfahrten in Stationen und bei Bahnabzweigungen:

ein grünes Licht.

für Raumabschlußsignale auf der currenten Strecke:

ein weißes Licht,

Signalmaste dem Zuge entgegen.

Erlaubte Fahrt in die Ablenkung, beziehungsweise Bahnabzweigung.

**Bei Tag.**

Zwei Arme des Signalmastes rechts in der Richtung der Fahrt unter 45° schräg nach aufwärts gestellt.

**Bei Dunkelheit.**

Zwei grüne Lichter am Signalmaste dem Zuge entgegen.

Jede weitere Ablenkung, beziehungsweise Bahnabzweigung wird entweder am selben Signalmaste bei Tag durch einen weiteren unter 45° schräg aufwärts gerichteten Arm, bei Dunkelheit durch ein weiteres grünes Licht oder aber durch Aufstellung eines besonderen Signalmastes bezeichnet.

Die Einfahrtsignale sollen mindestens 50 m, in der Regel aber nicht weiter als 100 m vor dem ersten in die Sicherungsanlage einbezogenen Wechsel, die Ausfahrtsignale dagegen den jeweiligen Localverhältnissen entsprechend, wenn thunlich unmittelbar vor der zu sichernden Stelle, jedenfalls aber derart aufgestellt werden, daß deren rechtzeitige Wahrnehmung durch das hiezu berufene Personale ermöglicht wird.

Die Einfahrtsignale zeigen bei Dunkelheit in der Stellung auf „Erlaubte Fahrt“ als Controle gegen die Station ebenso viele grüne Lichter, als solche in der Fahrtrichtung sichtbar werden.

Beim Fahren in Raumdistanz haben für jene Raumabschlußsignale, welche zugleich als Distanzsignal für eine Station oder Bahnabzweigung in der currenten Strecke dienen, die Signale Nr. 19 und 20 der Signalordnung Anwendung zu finden.

Unter der Voraussetzung der gegenseitigen Abhängigkeit der aufeinander folgenden Raumabschlußsignale zwischen zwei Stationen und der Disposition über das normal auf „Verbot der Einfahrt“ stehende Bahnhofabschlußsignal durch die Station, beziehungsweise Abzweigstelle, kann bei den vorerwähnten Distanzsignalen das Controllringelwerk entfallen und als Controle gegen die Station, beziehungsweise Bahnabzweigung bei beiden Stellungen des Distanzsignals weißes Licht dienen.

#### ad IV. Signale am Zuge.

##### ad 31. Kennzeichen der Spitze des Zuges.

a) Auf der als zweite Linie bezeichneten Strecke zweier Parallelbahnen.

Bei Tag.

Kein besonderes Kennzeichen.

Bei Dunkelheit.

58. Auf der als zweite Linie bezeichneten eingleisigen Strecke zweier Parallelbahnen eine roth- und eine grünleuchtende Laterne vorne an der Locomotive.

59. Auf der als zweite Linie bezeichneten Strecke zweier doppelgleisiger Parallelbahnen eine weiß- und eine grünleuchtende Laterne vorn an der Locomotive.

##### ad 32. Kennzeichnung des Schlußes des Zuges (Schlußsignal).

Auf der als zweite Linie bezeichneten Strecke zweier Parallelbahnen.

Bei Tag.

Kein besonderes Kennzeichen.

Bei Dunkelheit.

60. Zwei rothleuchtende Laternen an den oberen Enden des letzten Wagens und eine tiefer unten in der Mitte desselben angebrachte Laterne mit weißem Licht.

Die beiden oberen Laternen zeigen nach vorne weißes Licht.

#### ad V. Signale des Zugpersonals mit der Dampfspeise.

##### 61. „Bremsen mächtig fest“.

Ein kurzer Pfiff.



**62. „Bremsen mäßig los“.**

Der Pfiff, dem ein kurzer folgt.

**B. Nichtobligate Signale.****ad III. Feststehende Signale.****ad c) Weichensignale.**

**ung der Weiche in die Abzweigung für die Fahrt nach der Spitze.**

h beiden Seiten gleichgeformte (symmetrische) Figur des Wechsel-

**ad e) Signale mit der Stationsglocke.****64. Der Zug nähert sich der Station.**

läuten.

**Grundzüge der Vorschriften für den Betrieb auf Nebenbahnen (Secundärbahnen, Vicinalbahnen u. s. w.).\*)**

**Einführungs-Verordnungen.**

beifolgenden Grundzüge der Vorschriften für den Betrieb auf Localbahnen (Secundärbahnen, Vicinalbahnen) treten am 1. Jänner 1884 in Wirksamkeit.

Handelsministerium bleibt es vorbehalten, in einzelnen Fällen, wo dieß auch in diesen Grundzügen nicht vorgesehen ist, nach Bedarf strengere Bestimmungen zu erlassen, wie denn auch dergleichen bestehende strengere Bestimmungen nur über specielle Genehmigung außer Wirksamkeit setzen können.

Seibehaltung bereits bestehender oder zur Erlangung besonderer Erleichterungen, insbesondere für Dampfstram- und Seilbahnen, bedarf ebenfalls eine derartige specielle Genehmigung erfor-

zu dem obenerwähnten Zeitpunkte sind die einschlägigen Dienstesinstructionen mit diesen Grundzügen in Einklang zu bringen, und sind daher die erforderlichen Vorarbeiten zeitig an die Generalinspektion der österreichischen Eisenbahnen zu leiten. (S.M. 1. August 1883, Z. 24932, S. 90.)

Einbeziehung des Nachtrages hierzu. (S.M. 15. Juli 1886,

Mit Beziehung auf die der Verwaltung unter Einem zugehende Verordnung vom heutigen Tage, betreffend die Einführung einheitlicher Grundzüge der Vorschriften für den Betrieb auf Localbahnen (Secundärbahnen, Vicinalbahnen u. dgl.) wird der Verwaltung eröffnet, daß die Eingaben wegen Zugestehung der in dieser Einführungsverordnung, sowie in den einzelnen Punkten der Grundzüge als eventuell zulässig erklärten weitergehenden Erleichterungen oder laut derselben noch speciell erforderlichen anderweitigen Verfügungen, mögen dieselben dem Handelsministerium vorbehalten, oder der Generalinspektion der österreichischen Eisenbahnen überlassen sein, stets zunächst an die letztere Behörde zu richten sein werden. (S.M. 1. Aug. 1883, Z. 24932, G.B. 1883:90.)

## **Abschnitt A.**

### **Verkehrsdienst.**

#### **I. Theil.**

#### **Allgemeine Bestimmungen.**

##### **Artikel 1.**

##### **Allgemeine Pflichten des Personales.**

1—9 identisch mit Punkt 1—9 der Verkehrsvorschriften für Hauptbahnen.

##### **Artikel 2.**

##### **Benützung neuer oder umgestalteter Anlagen und Geleise.**

10 identisch mit Punkt 10 der Verkehrsvorschriften für Hauptbahnen.

##### **Artikel 3.**

##### **Dienstuhren.**

11. Auf jeder Station muß eine Uhr vorhanden sein, nach welcher der Dienst geregelt wird.

Alle Zugexpedienten, sowie die Maschinen- und Zugführer müssen jeder im Besitze einer gut gehenden Taschenuhr sein und dieselbe im Dienste stets bei sich tragen.

Die Organe des Bahnaufsichtsdienstes, deren Function mit dem Zugverkehr in Verbindung steht, sollen gleichfalls mit einer Uhr versehen sein.

12. Alle diese Uhren müssen nach der Bahnzeit gerichtet sein.

13. Die Regulirung der Stationsuhren erfolgt täglich auf jene Weise, welche den Einrichtungen der betreffenden Bahn entspricht.

##### **Artikel 4.**

##### **Freihaltung der Bahnbreite.**

14. Abs. 1, 2, = 14, Abs. 1, 2, d. Verkehrsvorschriften f. Hauptbahnen.

Bei Ablagerung von Gegenständen mit verticalen Flächen hat die Entfernung von der inneren Schienenkante mindestens 1.25 Meter zu betragen.

Artikel 5.

**Bahn- und Bahnhofseinrichtungen und deren Instandhaltung.**

15. Bahn- und Bahnhofseinfriedungen, ebenso wie Schranken bei den Wegübergängen entfallen, insofern nicht deren Anbringung in Berücksichtigung besonderer localer Verhältnisse vom Handelsministerium gefordert wird. Im letzteren Falle ist für die entsprechende Bedienung der Schranken Sorge zu tragen.

16. Wechsignallkörper, elektrische oder optische Telegraphen, sowie durchgehende Streckensignale sind in der Regel nicht nöthig.

17 = 15 }  
18 = 16 } der Verkehrsvorschriften für Hauptbahnen.  
19 = 17 }

Artikel 6.

**Befahrung.**

20 = 18 }  
21 = 19 } der Verkehrsvorschriften für Hauptbahnen.

**II. Theil.**

**Vorbereitung zum Verkehre der Büge.**

Artikel 7.

**Untersuchung der Wagen.**

22. Jeder Wagen ist vor seiner Verwendung bezüglich seines betriebs-sicheren Zustandes einer Untersuchung zu unterziehen.

23. Die Untersuchung beladener Wagen soll sich auf die Betriebs-sicherheit der Verladung erstrecken, soweit diese äußerlich beurtheilt werden kann.

24 u. 25 = 22 u. 23, der Verkehrsvorschriften für Hauptbahnen.

Artikel 8.

**Beladung und Belastung der Wagen.**

26 u. 27 = 24 u. 25 der Verkehrsvorschriften für Hauptbahnen.

28. Für die Beförderung explosibler Artikel bestehen besondere Vorschriften. (Siehe Punkt 188.)

29 = 27 der Verkehrsvorschriften für Hauptbahnen.

Artikel 9.

**Fahrordnung.**

30. Die Büge werden eingetheilt in:

- a) Gewöhnliche Büge, welche fahrordnungsgemäß täglich oder an bestimmten Tagen der Woche verkehren;
- b) Erfordernißzüge, welche bloß nach Maßgabe des Bedarfes eingeleitet werden und nach einer im Fahrplane (Fahrordnungsbuche) enthaltenen Fahrordnung verkehren;
- c) Separatzüge, die nach einer im Fahrplane (Fahrordnungsbuche) nicht enthaltenen Fahrordnung von Fall zu Fall in Verkehr gesetzt werden;
- d) Extrafahrten, welche in dringenden Fällen ohne Fahrordnung stattfinden können.

31 = 29 der Verkehrsvorschriften für Hauptbahnen.

Das System der Zugnumerirung muß aus den Fahrplänen (Fahrordnungsbüchern) zu entnehmen sein.

32 = 30 der Verkehrsvorschriften für Hauptbahnen.

33. Um zur Feststellung der Zugkreuzungen, sowohl schon bei der Verfassung der Fahrordnung als auch in Verspätungsfällen eine dauernde, klare Grundlage zu gewinnen, muß für die Züge eine Rangordnung aufgestellt werden, welche angibt, wie dieselben einander bezüglich ihres Verkehrs untergeordnet sind.

In der Fahrordnung eines jeden Zuges muß der Rang desselben ausgesprochen sein.

34. Jede Fahrordnung muß folgende Daten enthalten:

1. Nummer und Charakter des Zuges;
2. Rang desselben;
3. Stationen, welche der Zug berührt, und deren Entfernung von einander;
4. Fahrzeiten von Station zu Station;
5. Ankunftszeit in den Stationen;
6. Aufenthalte;
7. Abfahrtszeiten aus den Stationen;
8. Bezeichnung der Nachtzeit;

Uebrigens muß in den Fahrordnungsbüchern noch enthalten sein, beziehungsweise bei Nichtvorhandensein von Fahrordnungsbüchern dem Bahnpersonale bekannt gegeben werden;

9. bei jeder Station oder Strecke Bezeichnung der Züge, mit denen der fragliche Zug dort zusammentrifft;
10. Angabe der kürzesten Fahrzeit;
11. summarische Angaben der Fahrzeiten und Aufenthalte;
12. Bemerkungen, betreffend das Zuwarten in Kreuzungsstationen;
13. Bemerkungen bezüglich der Anschlüsse etc.;
14. Tabelle über die Belastung der Züge;
15. Tabelle über die Kategorien und Gewichte der Locomotiven, Tender und Wagen;
16. Tabelle über die Gewichtsansätze für Personen und jene Sachen, welche im Frachtbriele nicht mit dem Gewichte ausgewiesen sind;
17. Tabelle über die militärische Benützbarkeit der Züge.

35. Bei Kreuzungen müssen die Fahrordnungen zwischen der Ankunft des einen Zuges und der Abfahrt des Gegenzuges ein Intervall von mindestens einer Minute bieten.

Ein gleiches Intervall muß zwischen den Einfahrtszeiten zweier Gegenzüge bestehen.

36. Jede Station muß von den vollständigen Fahrordnungen sämtlicher fahrplanmäßiger Züge, welche daselbst passiren, rechtzeitig in Kenntniß gesetzt werden.

Die Organe des Bahnaufsichtsdienstes müssen von der Fahrordnung der fahrplanmäßigen Züge rechtzeitig Kenntniß erhalten.

Jeder Maschinen- und Zugführer muß die Fahrordnung seines Zuges, sowie der fahrplanmäßigen Züge, mit denen er ein Vorfahren oder eine Kreuzung zu erwarten haben könnte, im Dienste mit sich führen.

## Artikel 10.

### **Persönlichkeit.**

37—50 = 36—49 der Verkehrsvorschriften für Hauptbahnen.

51. Sind bei Verschiebungen Wegübersehnungen mit Schranken zu befahren, so muß vorher das Schließen der Schranken abgewartet werden.

Abf. 2 = 50, Abf. 2, der Verkehrsvorschriften für Hauptbahnen.

52—54 = 51—53 der Verkehrsvorschriften für Hauptbahnen.

Artikel 11.

**Zusammenstellung der Züge.**

= 54 der Verkehrsvorschriften für Hauptbahnen.

Die Zugmaschine soll sich in der Regel an der Spitze des Zuges befinden und kann sowohl in normaler als auch in verkehrter Stellung verwendet werden.

Von der Anordnung, daß die Locomotive sich an der Spitze des Zuges befindet, darf nur abgewichen werden:

- 1. Verschiebungen auf den Bahnhöfen;
- 2. in Nachschieben über örtliche Steigungen;
- 3. Hilfs- und Probefahrten;

Zügen, welche von der Strecke zurückfahren müssen, ohne eine bestimmte Lage zu erreichen, welche die Umstellung der Maschine ermöglicht.

—60 = 57—59 der Verkehrsvorschriften für Hauptbahnen.

Die Einschaltung eines Sicherheitswagens zwischen Maschine, Tender und dem ersten mit Reisenden besetzten Wagen ist bei Personenzügen, welche mit keiner größeren Maximalgeschwindigkeit als 40 Meter per Zeitstunde verkehren, nicht erforderlich: a) auf Bahnen mit einer Steigung bis zu inclusive 10‰, wenn der Zug aus nicht mehr als 10 Wagen besteht; b) bei größeren Neigungen, wenn der Zug aus nicht mehr als 8 Achsen besteht.

Abweichende Erleichterungen unterliegen der speciellen Genehmigung der Generalinspektion.

Es ist nicht nöthig, daß auf dem ersten hinter der Locomotive stehenden Wagen ein Zugbegleiter postirt ist, wenn sich dieser mit dem Lokomotivführer mittelst einer entsprechenden Vorrichtung verständigen kann.

Der letzte Wagen eines jeden Zuges soll in der Regel ein mit einem Zugbegleiter besetzter Bremswagen sein.

Er muß die nöthigen Vorrichtungen zum Anbringen der verordneten Signalmittel tragen.

Es ist jedoch gestattet, hinter dem letzten Bremswagen einen weiteren Wagen ohne Bremse laufen zu lassen, wenn derselbe bei Nachtverkehr mit entsprechenden Signalen versehen ist. (Siehe Abschnitt C, Punkt 32.)

Abweichende Erleichterungen unterliegen der speciellen Genehmigung der Generalinspektion.

In gemischten Zügen und Güterzügen mit Personenbeförderung sollen die zum Personentransporte bestimmten Wagen womöglich in der ersten Hälfte des Zuges befinden, dürfen aber keinesfalls unmittelbar hinter der Maschine eingereiht werden.

Die Verschiebung mit den Personenwagen in den Unterwegsstationen soll möglichst zu vermeiden.

Die Einreihung von Wagen mit Schalenrädern unterliegt Beschränkung.

Die feuergefährlichen Stoffe, dann die ätzenden Flüssigkeiten sollen zwar in Zügen mit Personenbeförderung transportirt werden, müssen die Wagen, in welche dieselben verladen sind, stets hinter den Personentransporte dienenden Wagen eingestellt werden und zwar möglichst gegen das Ende des Zuges.

Langholz, welches vermöge seiner Länge nicht auf einen Wagen transportirt werden kann, darf vor den Personenwagen dann eingereiht werden, wenn sie damit beladenen Wagen direct gekuppelt sind. Zur Trennung der Personenwagen von den Langholzwagen genügt ein Zwischenwagen, welcher ein gedeckter oder ein solcher offener Wagen sein muß, dessen Länge oder die Ladung höher reicht als das Langholz.

—70 = 73—74 der Verkehrsvorschriften für Hauptbahnen.

71. Die mit einem Zuge zu befördernden Locomotiven sind in der Regel unmittelbar hinter der Zugmaschine einzureihen, insofern nicht etwa die Tragfähigkeit der zu passirenden Brücken die Einreihung an anderer Stelle erforderlich macht.

Die Signalleine muß von der vordersten Maschine bis zum ersten Bremsposten reichen, wenn sich nicht der daselbst postirte Zugbegleiter mittelst einer anderen Vorrichtung dem Maschinenführer verständlich machen kann.

72 = 76 der Verkehrsvorschriften für Hauptbahnen.

73. Ein Schneepflug, der nicht zur Freimachung der Bahn dienen soll, ist hinter dem Signaltwagen anzuhängen und vorzugsweise mit einem bei Tage verkehrenden Zuge zu befördern.

Abf. 2 = 77, Abf. 2, der Verkehrsvorschriften für Hauptbahnen.

### Artikel 12.

#### Anzahl und Vertheilung der Bremswagen.

74. In jedem Zuge müssen außer der Tenderbremse noch wenigstens so viele gut wirkende Bremsen vorhanden sein, daß

auf horizontaler Bahn und geringen Steigungen bis einschließlich $2\frac{0}{100}$	$\frac{1}{12}$
bei größeren Steigungen als $2\frac{0}{100}$ bis einschließlich $3\frac{0}{100}$	$\frac{1}{10}$
auf größeren Steigungen als $3\frac{0}{100}$ bis einschließlich $5\frac{0}{100}$	$\frac{1}{8}$
auf größeren Steigungen als $5\frac{0}{100}$ bis einschließlich $10\frac{0}{100}$	$\frac{1}{7}$
auf größeren Steigungen als $10\frac{0}{100}$ bis einschließlich $12\frac{50}{100}$	$\frac{1}{6}$
auf größeren Steigungen als $12\frac{50}{100}$ bis einschließlich $17\frac{0}{100}$	$\frac{1}{5}$
auf größeren Steigungen als $17\frac{0}{100}$ bis einschließlich $25\frac{0}{100}$	$\frac{1}{4}$
und auf größeren Steigungen als $25\frac{0}{100}$ bis einschließlich $33\frac{0}{100}$	$\frac{1}{2}$

der Bruttolast des Zuges auf gebremsten Achsen ruht.

Bei größeren Steigungen als  $33\frac{0}{100}$  muß jedes Räderpaar bremsbar sein.

Bei besonderen an den Locomotiven angebrachten Vorrichtungen zum Bremsen ist eine Modification der vorstehenden Bremscala zulässig, worüber jedoch der Generalinspection die Entscheidung zusteht.

75—77 = 80, 2. Abf., 81—82 der Verkehrsvorschr. f. Hauptbahnen.

78. Bremswagen, welche Stehplateaux ohne Schutzgeländer haben, oder welche mit feuergefährlichen Gütern (mit Ausnahme von Petroleum) beladen sind, dürfen nie mit Bremsern besetzt werden.

Bremswagen, welche mit Petroleum beladen sind, dürfen nur dann mit Bremsern besetzt werden, wenn sie eiserne Bremsklötze haben.

### Artikel 13.

#### Aufstellung der Wagen.

79. Bei Wagen mit Schraubentuppeln können die Rothketten entfallen.

### Artikel 14.

#### Anzahl der Achsen und Belastung der Lüge.

80. Die größte zulässige Achsenanzahl bei den Zügen auf den einzelnen Strecken wird von der Generalinspection festgesetzt und ist in den Belastungstabellen vorzuschreiben.

### Artikel 15.

#### Beförderung von Personen mit Güterzügen.

81 = 86 der Verkehrsvorschriften für Hauptbahnen mit folgender Einschaltung vor dem vorletzten Absatz:

5. Die zur Benützung der Lastzüge befugten Sicherheits-  
pane können im Conducteurwagen Platz nehmen, wenn beim  
onen- oder eingerichteter Mannschaftswagen oder kein leerer  
ir Unterbringung derselben vorhanden ist.

#### Artikel 16.

#### ung der Züge mit Signal- und Hilfsmitteln.

edem Zuge müssen die Signalmittel vorhanden sein, welche  
en an demselben und zum Geben der Signale seitens der  
forderlich sind.

beigabe eines Rettungslastens bei den Zügen mit Personen-  
in nur mit specieller Zustimmung des Handelsministeriums  
en.

### III. Theil.

#### Ausführung des Verkehrs.

#### Artikel 17.

#### g des Personales über den Verkehr der Züge.

verlehrenden gewöhnlichen Züge werden dem Personale ein-  
solche abisirt, die Erfordernißzüge, Separatzüge und Extra-  
entweder für eine bestimmte Zeit oder von Fall zu Fall.  
extrafahrten auch ohne Abisirung des Personales vorgenom-  
nnen, so dürfen solche Fahrten nur mit besonderer Vorsicht  
werden. Hierauf ist das Zugspersonale besonders aufmerksam

ung der Stationen erfolgt in der Regel schriftlich.

er Verkehrsvorschriften für Hauptbahnen.

Unterbleiben der ein- für allemal, sowie der von Fall zu  
Züge muß den Stationen und dem Personale bekannt-  
i, welche den Zug zu erwarten hätten.

er Verkehrsvorschriften für Hauptbahnen.

#### Artikel 18.

#### Begleitdocumente der Züge.

99—101 der Verkehrsvorschriften für Hauptbahnen.

#### Artikel 19.

#### ng, Berechtigung zur Fahrt auf der Locomotive.

Bedienung der Locomotive durch den Führer allein ist die  
der Generalinspection einzuholen.

m Zuge müssen mindestens so viele Begleiter beigegeben  
er Bedienung der laut Artikel 12 erforderlichen Anzahl  
sind.

st zulässig, den Güterzügen nur einen Zugbegleiter beizu-  
ie Belastung des Zuges nach dem Bremsennormale nicht  
bremsposten erfordert.

nenzügen und bei jenen gemischten Zügen, in welchen die  
am Schlusse eingereiht sind, ist die Beigabe nur eines  
in jenen Fällen zulässig, wo eine Communication zwischen  
dem letzten Personenwagen möglich ist.

Dieser Zugbegleiter hat seinen Posten auf dem letzten Bremswagen zu nehmen. \*) (Siehe auch Punkt 63.)

93—94 = 104—105 der Verkehrsvorschriften für Hauptbahnen.

#### Artikel 20.

##### **Fahrtgeschwindigkeit.**

95. Die zulässige Maximalgeschwindigkeit wird für jede einzelne Localbahn (Secundärbahn, Vicinalbahn) durch das Handelsministerium festgesetzt.

96. Bei geschobenen Zügen, d. h. bei Zügen, an deren Spitze sich keine ziehende und an deren Ende sich die schiebende Maschine befindet, darf auf der currenten Bahn mit keiner größeren Geschwindigkeit als mit 15 Kilometer per Stunde gefahren werden.

Vor nicht mit Schranken abgeschlossenen Wegüberquerungen, wo die Aussicht behindert ist, muß eine derartige Geschwindigkeit eingehalten werden, daß der Zug auf eine Distanz von 100 Meter zum Stillstande gebracht werden kann.

#### Artikel 21.

##### **Zeiträume für das Nachfolgen der Züge.**

97—99 = 107—109 der Verkehrsvorschriften für Hauptbahnen.

#### Artikel 22.

##### **Bedienung der Wechfel.**

100. Unbewachte Wechfel in der currenten Bahn sind mit Sperrvorrichtungen zu versehen.

101—103 = 111—113 der Verkehrsvorschriften für Hauptbahnen.

#### Artikel 23.

##### **Bestimmungen über das Befahren der Wechfel.**

104 = 114 der Verkehrsvorschriften für Hauptbahnen.

#### Artikel 24.

##### **Deckung der Stationen.**

105. Ist die Einfahrt eines Zuges in eine Station nicht zulässig, so ist derselbe durch Haltssignale in angemessener Entfernung zum Stillstande zu bringen.

#### Artikel 25.

##### **Ankunft und Aufenthalt der Züge in Stationen.**

106—109 = 121—124 der Verkehrsvorschriften für Hauptbahnen.

#### Artikel 26.

##### **Expedition der Züge.**

110 = 125 der Verkehrsvorschriften für Hauptbahnen.

111 = 126, Abs. 1 der Verkehrsvorschriften für Hauptbahnen.

112. Bei Zügen mit Personenbeförderung wird das Signal, daß der Zug zur Abfahrt bereit ist, mit einer Glocke gegeben.

\*) Eine mittelst der Laufbretter ermöglichte Communication zwischen dem ersten und dem letzten Personenwagen wird als ausreichend erachtet, um die Weigabe nur eines Zugbegleiters bei Personenzügen und bei gemischten Zügen, in welchen die Personenwagen am Schluß eingeordnet sind, zu gestatten. (GZ. 30. Mai 1884, 3. 5638/11, GZ. 1884: 8.)



zügen gibt der Stationsbeamte dem Zugführer mündlich die Abfahrt, worauf letzterer an den ersten hinter ihm postirten durch den Ruf „Abfahrt“ die Anfrage richtet, ob die zur Abfahrt bereit seien, und ist dieser Ruf von den Zug-Reihe nach bis zum Signalmann fortzupflanzen.

Der Zugführer, sowohl bei Personen- als bei Güterzügen, den die Fahrt beginnenden und der Reihenfolge nach von sämtlichen wiederholten Ruf „Fertig“ vernommen hat, gibt derselbe Signal und sobald der Maschinenführer mit der Dampfpfeife daß er die Locomotive in Gang setze.

Auf bei Zügen mit Personenbeförderung zu gebenden Signale, zur Abfahrt bereit ist, muß das Signal „Einsteigen“, und nie mehr als fünf Minuten betragenden Zeitraume voraus-

ufenthalt des Zuges mit fünf Minuten oder kürzer bestimmt, nal „Einsteigen“, sobald der Zug sichtbar wird, zu geben.

Das Signal, daß der Zug zur Abfahrt bereit ist, kann auch sberpersonal gegeben werden.

Ob der Verkehrsvorschriften für Hauptbahnen.

Ein Separatzug, der in keiner Weise abisirt werden konnte, rch die Witterungsverhältnisse die Fernsicht gestört ist, oder ge Umstände den sicheren Gang des Zuges in Frage stellen, hr gesetzt werden.

#### Artikel 27.

##### Verhalten während der Fahrt.

Der Zugbegleiter, dem die Bedienung einer Bremse zu- hat stets in der Nähe derselben zu sein, um den etwa ge- alen unverzüglich entsprechen zu können. Bei Zügen mit erung ist dem mit der Billetmanipulation betrauten Zug- ie Zeit dieser Manipulation die Entfernung von der Bremse

= 133 u. 134 der Verkehrsvorschriften für Hauptbahnen 3:104).

Bei den Abzweigungen haben die Maschinenführer das Ach- tönen zu lassen.

Bei der Annäherung an eine Station haben das Maschinen- itungspersonale, insbesondere aber der Locomotivführer c, ihre Aufmerksamkeit hauptsächlich auf allenfalls von der ene Signale zu richten und ist vor der Einfahrt in die Sta- Fällen das Achtungssignal mit der Dampfpfeife zu geben.

Das Anhalten der Züge an im Voraus bestimmten Punkten e zum Zwecke des Ein- und Aussteigens von Reisenden und , respective Abgabe von Gepäck ist gestattet.

Innerhalb einzelner Wagen auf der Strecke behufs Ent- oder er Beobachtung der erforderlichen Sicherheitsvorkehrungen und mit dem nächsten Zuge bis zur nächsten Station ge-

l. Wahrnehmung des Signales „Verbot der Einfahrt“ sind alle geeigneten Mittel anzuwenden, um denselben noch vor zum Stillstande zu bringen, in welchem der Zug solange hat, bis das Signal „Freie Fahrt“ erscheint, oder in anderer : Weise die Erlaubniß zur Weiterfahrt von maßgebender wird.

Ob ein Distanzsignal zur Beleuchtungszeit unbeleuchtet an- der Zug bei demselben anzuhalten.

## 278 Grundzüge d. Verkehrsvorschriften f. Localbahnen

Die Weiterfahrt in die Station ist in diesem Falle, jedoch nur mit der äußersten Vorsicht, dann gestattet, wenn die Ueberzeugung gewonnen wurde, daß das Distanzsignal auf „Erlaubte Einfahrt“ steht.

125 = 129 der Verkehrsvorschriften für Hauptbahnen.

126. Erscheint es dem Maschinen- oder Zugführer aus besondern Gründen unzulässig, auf das ihm geöffnete Geleise einzufahren, so muß der Zug angehalten und die Erlaubnis zur gekünderten Einfahrt von der Station eingeholt werden.

127 = 141 der Verkehrsvorschriften für Hauptbahnen.

### Artikel 28.

#### Vorgang bei langsamer Fahrt, Anhalten auf der Strecke, Rückfahrt oder Zurückziehen der Züge.

128—129 = 142—143 der Verkehrsvorschriften für Hauptbahnen.

130. Wenn ein Zug aus irgend einer Ursache auf der Strecke anhält, so ist ohne allen Verzug die Bedienung desselben, und zwar vor Allem nach rückwärts, vorzunehmen.

Diese Bedienung ist den Verkehrs- und localen Verhältnissen der Bahn anzupassen.

131—133 = 148—150 der Verkehrsvorschriften für Hauptbahnen.

134. Wenn ein Zug zurückziehen soll, so muß dem zurückziehenden Zuge ein mit den nöthigen Signalmitteln versehenes Bote in einer zum eingehaltenden Distanz von 300 Meter vorausgehen.

Vor dem Zurückziehen sind, wenn nicht Gefahr im Verzuge ist, die Signale für die Spitze und das Ende des Zuges entsprechend zu ändern.

135. Wenn ein Zug aus irgend einer Ursache seine vorgeschriebene Fahrzeit nicht eingehalten im Stande ist und zu befürchten steht, daß er von einem nachfolgenden Zuge eingeholt werden könnte, so ist der Zug rechtzeitig anzuhalten und entsprechend zu bedien.

136. Wenn ein solcher langsam fahrender Zug die nächste Station nicht spätestens fünf Minuten vor der frühesten Abfahrtszeit eines Fortgangszuges von dort erreichen kann, so ist, falls nicht eine hier anderweitige Vereinbarung mit der nächsten Station getroffen wurde, der Zug vor der Zeit anzuhalten, demselben ein mit den nöthigen Signalmitteln ausgerüstetes, verlässliches Bote in der Entfernung von 300 Meter vorauszusenden, welchem unter strenger Einhaltung dieser Entfernung mit Vorsicht nachzufahren ist.

### Artikel 29.

#### Überwachung des Zugverkehrs durch die Streckenwächter.

137. Die Bahn ist an Tagen, an welchen ein Zug verkehrt, wenigstens einmal zu untersuchen.

138. Wenn ein Wächter Punkte erwarten muß, so und Maschinenpersonale

139. Begleitschun  
spätestens fünf Minuten!

139. Abs. 2 = 156, 1

140. Der Wächter!

- a) wenn die Unfahrbarkeit der Weiterfahrt gefährdet oder hemmt;
- b) wenn das Zugpersonal das Haltsignal gibt;
- c) wenn an dem Zuge selbst etwas bemerkt wird, wodurch die Weiterfahrt gefährdet würde;

d) wenn eine Bahnstelle derart schadhast ist, daß sie nur mit äußerster Vorsicht befahren werden kann, worüber der angehaltene Zug zu verständigen ist.

141. Die Langsamfahrsignale sind anzuwenden:

- a) wenn der Zustand der Bahn, schlechte Oberbaustellen, Objecte oder andere Ursachen es unzulässig machen, mit der gewöhnlichen Geschwindigkeit zu fahren (siehe auch Punkt 140, d);
- b) wenn das Zugspersonale das Langsamfahrsignal gibt.

142. Das Markiren mangelhafter Bahnstellen hat in der Weise zu geschehen, daß mindestens 200 Meter vor der betreffenden Stelle beiderseits eine Handsignalscheibe mit der rothen Fläche auswärts und mit der weißen Fläche gegen die schadhafte Stelle aufgesteckt wird.

### Artikel 30.

#### Fahrten auf dem Doppelgleise.

(Entfällt derseit.)

### Artikel 31.

#### Allein verkehrende Maschinen.

143 = 165 der Verkehrsvorschriften für Hauptbahnen.

### Artikel 32.

#### Bedingungen und Vorschriften für das Nachschieben der Züge.

144. Züge, denen nachgeschoben wird, dürfen Wagen, welche derart beladen oder miteinander verbunden sind, daß sich die Buffer nicht berühren können, nicht enthalten.

Leere Wagen sind thunlichst weit von der Schiebemaschine einzureihen, damit selbe vorwiegend gezogen werden.

Das Anhängen von Wagen hinter der Schiebemaschine ist unzulässig.

145—149 = 168—172 der Verkehrsvorschriften für Hauptbahnen.

### Artikel 33.

#### Vorgang und besondere Vorsichtsmaßregeln bei Expedition verspäteter Züge.

150 = 173 der Verkehrsvorschriften für Hauptbahnen.

151. Aufträge und Mittheilungen an das Maschinen- und Zugbegleitungs-personale, welche auf den Verkehr des Zuges von Einfluß sein könnten, sind nicht bloß mündlich zu geben, sondern auch in den Stundenpaß einzutragen.

152—153 = 175—176 der Verkehrsvorschriften für Hauptbahnen.

Nur wenn eine zweifellos sichere Verständigung möglich ist, darf unter Umständen von diesem Grundsatz abgewichen werden.

154. Bezüglich der Regelung der Zugkreuzungen hat Nachfolgendes zu gelten:

154 a, b = 177 a, b der Verkehrsvorschriften für Hauptbahnen.

155. Damit eine Station rechtzeitig in Kenntniß wichtiger, auf die Verkehrsdispositionen Einfluß habender Nachrichten gelange, darf ein Zug, der nach Ankunft eines Gegenzuges eine Station zu verlassen hat, nicht früher expedirt werden, als bis der Beamte in den Stundenpaß des angekommenen Zuges Einsicht genommen hat.

Bei möglicher telegraphischer Verständigung kann diese Bestimmung entfallen.

156—157 = 179—180 der Verkehrsvorschriften für Hauptbahnen.

Das System der Zugnumerirung muß aus den Fahrplänen (Fahrordnungsbüchern) zu entnehmen sein.

32 = 30 der Verkehrsvorschriften für Hauptbahnen.

33. Um zur Feststellung der Zugkreuzungen, sowohl schon bei der Verfassung der Fahrordnung als auch in Verspätungsfällen eine dauernde, klare Grundlage zu gewinnen, muß für die Züge eine Rangordnung aufgestellt werden, welche angibt, wie dieselben einander bezüglich ihres Verkehrs untergeordnet sind.

In der Fahrordnung eines jeden Zuges muß der Rang desselben ausgesprochen sein.

34. Jede Fahrordnung muß folgende Daten enthalten:

1. Nummer und Charakter des Zuges;
2. Rang desselben;
3. Stationen, welche der Zug berührt, und deren Entfernung von einander;
4. Fahrzeiten von Station zu Station;
5. Ankunftszeit in den Stationen;
6. Aufenthalte;
7. Abfahrtszeiten aus den Stationen;
8. Bezeichnung der Nachtzeit;

Ueberdies muß in den Fahrordnungsbüchern noch enthalten sein, beziehungsweise bei Nichtvorhandensein von Fahrordnungsbüchern dem Bahnpersonale bekannt gegeben werden;

9. bei jeder Station oder Strecke Bezeichnung der Züge, mit denen der fragliche Zug dort zusammentrifft;
10. Angabe der kürzesten Fahrzeit;
11. summarische Angaben der Fahrzeiten und Aufenthalte;
12. Bemerkungen, betreffend das Zuwarten in Kreuzungsstationen;
13. Bemerkungen bezüglich der Anschlüsse zc.;
14. Tabelle über die Belastung der Züge;
15. Tabelle über die Kategorien und Gewichte der Locomotiven, Tender und Wagen;
16. Tabelle über die Gewichtsansätze für Personen und jene Sachen, welche im Frachtbriefe nicht mit dem Gewichte ausgewiesen sind;
17. Tabelle über die militärische Benützbarkeit der Züge.

35. Bei Kreuzungen müssen die Fahrordnungen zwischen der Ankunft des einen Zuges und der Abfahrt des Gegenzuges ein Intervall von mindestens einer Minute bieten.

Ein gleiches Intervall muß zwischen den Einfahrtszeiten zweier Gegenzüge bestehen.

36. Jede Station muß von den vollständigen Fahrordnungen sämtlicher fahrplanmäßiger Züge, welche daselbst passiren, rechtzeitig in Kenntniß gesetzt werden.

Die Organe des Bahnaufsichtsdienstes müssen von der Fahrordnung der fahrplanmäßigen Züge rechtzeitig Kenntniß erhalten.

Jeder Maschinen- und Zugführer muß die Fahrordnung seines Zuges, sowie der fahrplanmäßigen Züge, mit denen er ein Vorfahren oder eine Kreuzung zu erwarten haben könnte, im Dienste mit sich führen.

#### Artikel 10.

##### Versanddienst.

37—50 = 36—49 der Verkehrsvorschriften für Hauptbahnen.

51. Sind bei Verschiebungen Wegübersehnungen mit Schranken zu befahren, so muß vorher das Schließen der Schranken abgewartet werden.

Abf. 2 = 50, Abf. 2, der Verkehrsvorschriften für Hauptbahnen.

52—54 = 51—53 der Verkehrsvorschriften für Hauptbahnen.

Artikel 11.

**Zusammenstellung der Züge.**

= 54 der Betriebsvorschriften für Hauptbahnen.

Die Zugmaschine soll sich in der Regel an der Spitze des Zuges und kann sowohl in normaler als auch in verkehrter Stellung sein.

Von der Anordnung, daß die Locomotive sich an der Spitze des Zuges, darf nur abgewichen werden:

Verschiebungen auf den Bahnhöfen;

Nachschieben über örtliche Steigungen;

Hilfs- u

Züge,

ge zu

60 = 5'

Die Z

weise

nenzüg

ter per

u bis z

u bestel

8 Achsen weient.

ergehende Erleichterungen unterliegen der speciellen Genehmigung der Eisenbahninspektion.

Es ist nicht nöthig, daß auf dem ersten hinter der Locomotive stehenden Wagen ein Zugbegleiter postirt ist, wenn sich dieser mit dem Führer mittelst einer entsprechenden Vorrichtung verständigen kann.

Der letzte Wagen eines jeden Zuges soll in der Regel ein mit einem Zugbegleiter besetzter Bremswagen sein.

Er muß die nöthigen Vorrichtungen zum Anbringen der Signalmittel tragen.

Es ist jedoch gestattet, hinter dem letzten Bremswagen einen ohne Bremsen laufen zu lassen, wenn derselbe bei Nachtverkehr mit entsprechenden Signalen versehen ist. (Siehe Abschnitt C, Punkt 32.)  
ergehende Erleichterungen unterliegen der speciellen Genehmigung der Eisenbahninspektion.

In gemischten Zügen und Güterzügen mit Personenbeförderung dürfen die zum Personentransporte bestimmten Wagen womöglich in der Hälfte des Zuges befinden, dürfen aber keinesfalls unmittelbar vor der Maschine eingereiht werden.

Verschiebung mit den Personenzügen in den Unterwegsstationen ist zu vermeiden.

Die Einreihung von Wagen mit Schalenrädern unterliegt Beschränkung.

Die feuergefährlichen Stoffe, dann die ätzenden Flüssigkeiten dürfen in Zügen mit Personenbeförderung transportirt werden, müssen die Wagen, in welche dieselben verladen sind, stets hinter Personenzügen dienenden Wagen eingestellt werden und zwar gegen das Ende des Zuges.

Langholz, welches vermöge seiner Länge nicht auf einen Wagen verladen werden kann, darf vor den Personenzügen eingereiht werden,

damit beladenen Wagen direct gekuppelt sind. Zur Trennung von Personenzügen von den Langholzwagen genügt ein Zwischenwagen, oder ein gedeckter oder ein solcher offener Wagen sein muß, dessen Höhe über die Ladung höher reicht als das Langholz.

70 73—74 der Betriebsvorschriften für Hauptbahnen.

71. Die mit einem Zuge zu befördernden Locomotiven sind in der Regel unmittelbar hinter der Zugmaschine einzureihen, insofern nicht etwa die Tragfähigkeit der zu passirenden Brücken die Einreihung an anderer Stelle erforderlich macht.

Die Signalleine muß von der vordersten Maschine bis zum ersten Bremsposten reichen, wenn sich nicht der daselbst postirte Zugbegleiter mittelst einer anderen Vorrichtung dem Maschinenführer verständlich machen kann.

72 = 76 der Verkehrsvorschriften für Hauptbahnen.

73. Ein Schneepflug, der nicht zur Freimachung der Bahn dienen soll, ist hinter dem Signalwagen anzuhängen und vorzugsweise mit einem bei Tage verkehrenden Zuge zu befördern.

Abf. 2 = 77, Abf. 2, der Verkehrsvorschriften für Hauptbahnen.

### Artikel 12.

#### Anzahl und Verteilung der Bremswagen.

74. In jedem Zuge müssen außer der Tenderbremse noch wenigstens so viele gut wirkende Bremsen vorhanden sein, daß

auf horizontaler Bahn und geringen Steigungen bis einschließ-	
lich $2\frac{0}{100}$	$\frac{1}{12}$
bei größeren Steigungen als $2\frac{0}{100}$ bis einschließlich $3\frac{0}{100}$	$\frac{1}{10}$
auf größeren Steigungen als $3\frac{0}{100}$ bis einschließlich $5\frac{0}{100}$	$\frac{1}{8}$
auf größeren Steigungen als $5\frac{0}{100}$ bis einschließlich $10\frac{0}{100}$	$\frac{1}{7}$
auf größeren Steigungen als $10\frac{0}{100}$ bis einschließlich $12\frac{5}{100}$	$\frac{1}{6}$
auf größeren Steigungen als $12\frac{5}{100}$ bis einschließlich $17\frac{0}{100}$	$\frac{1}{5}$
auf größeren Steigungen als $17\frac{0}{100}$ bis einschließlich $25\frac{0}{100}$	$\frac{1}{4}$
und auf größeren Steigungen als $25\frac{0}{100}$ bis einschließlich $33\frac{0}{100}$	$\frac{1}{2}$

der Bruttolast des Zuges auf gebremsten Achsen ruht.

Bei größeren Steigungen als  $33\frac{0}{100}$  muß jedes Räderpaar bremsbar sein.

Bei besonderen an den Locomotiven angebrachten Vorrichtungen zum Bremsen ist eine Modification der vorstehenden Bremscala zulässig, worüber jedoch der Generalinspektion die Entscheidung zusteht.

75—77 = 80, 2. Abf., 81—82 der Verkehrsvorschr. f. Hauptbahnen.

78. Bremswagen, welche Stehplateaux ohne Schutzgeländer haben, oder welche mit feuergefährlichen Gütern (mit Ausnahme von Petroleum) beladen sind, dürfen nie mit Bremsern besetzt werden.

Bremswagen, welche mit Petroleum beladen sind, dürfen nur dann mit Bremsern besetzt werden, wenn sie eiserne Brennstöße haben.

### Artikel 13.

#### Auppelung der Wagen.

79. Bei Wagen mit Schraubentuppeln können die Rothletten entfallen.

### Artikel 14.

#### Anzahl der Achsen und Belastung der Züge.

80. Die größte zulässige Achsenanzahl bei den Zügen auf den einzelnen Strecken wird von der Generalinspektion festgesetzt und ist in den Belastungstabellen vorzuschreiben.

### Artikel 15.

#### Beförderung von Personen mit Güterzügen.

81 = 86 der Verkehrsvorschriften für Hauptbahnen mit folgender Einschaltung vor dem vorletzten Absatz:

und 5. Die zur Benützung der Lastzüge befugten Sicherheitsorgane können im Conducteurwagen Platz nehmen, wenn beim Personen- oder eingerichteter Mannschaftswagen oder kein leerer en zur Unterbringung derselben vorhanden ist.

#### Artikel 16.

**Ausrüstung der Züge mit Signal- und Hilfsmitteln.**

Bei jedem Zuge müssen die Signalmittel vorhanden sein, welche Signalen an demselben und zum Geben der Signale seitens der er erforderlich sind.

Der Beigabe eines Rettungskastens bei den Zügen mit Personen- g kann nur mit specieller Zustimmung des Handelsministeriums werden.

### III. Theil.

#### Ausführung des Verkehrs.

#### Artikel 17.

**Einweisung des Personales über den Verkehr der Züge.**

Die verkehrenden gewöhnlichen Züge werden dem Personale ein- als solche abisirt, die Erforderniszüge, Separatzüge und Extra- gegen entweder für eine bestimmte Zeit oder von Fall zu Fall. em Extrafahrten auch ohne Abisirung des Personales vorgenom- n können, so dürfen solche Fahrten nur mit besonderer Vorsicht en werden. Hierauf ist das Zugspersonale besonders aufmerksam

Abisirung der Stationen erfolgt in der Regel schriftlich.

93 der Verkehrsvorschriften für Hauptbahnen.

Das Unterbleiben der ein- für allemal, sowie der von Fall zu rten Züge muß den Stationen und dem Personale bekannt- erden, welche den Zug zu erwarten hätten.

98 der Verkehrsvorschriften für Hauptbahnen.

#### Artikel 18.

**Begleitdocumente der Züge.**

9 = 99—101 der Verkehrsvorschriften für Hauptbahnen.

#### Artikel 19.

**Einweisung, Berechtigung zur Fahrt auf der Locomotive.**

Zur Bedienung der Locomotive durch den Führer allein ist die ing der Generalinspektion einzuholen.

Jedem Zuge müssen mindestens so viele Begleiter beigegeben ls zur Bedienung der laut Artikel 12 erforderlichen Anzahl öthig sind.

Es ist zulässig, den Güterzügen nur einen Zugbegleiter beizu- nn die Belastung des Zuges nach dem Bremsennormale nicht ste Bremsposten erfordert.

Personenzügen und bei jenen gemischten Zügen, in welchen die agen am Schlusse eingereiht sind, ist die Beigabe nur eines ers in jenen Fällen zulässig, wo eine Communication zwischen und dem letzten Personentwagen möglich ist.

Dieser Zugbegleiter hat seinen Posten auf dem letzten Bremswagen zu nehmen. \*) (Siehe auch Punkt 63.)

93—94 = 104—105 der Verkehrsvorschriften für Hauptbahnen.

#### Artikel 20.

##### **Fahrtgeschwindigkeit.**

95. Die zulässige Maximalgeschwindigkeit wird für jede einzelne Localbahn (Secundärbahn, Vicinalbahn) durch das Handelsministerium festgesetzt.

96. Bei geschobenen Zügen, d. h. bei Zügen, an deren Spitze sich keine ziehende und an deren Ende sich die schiebende Maschine befindet, darf auf der currenten Bahn mit keiner größeren Geschwindigkeit als mit 15 Kilometer per Stunde gefahren werden.

Vor nicht mit Schranken abgeschlossenen Wegüberführungen, wo die Aussicht behindert ist, muß eine derartige Geschwindigkeit eingehalten werden, daß der Zug auf eine Distanz von 100 Meter zum Stillstande gebracht werden kann.

#### Artikel 21.

##### **Zeiträume für das Nachfolgen der Züge.**

97—99 = 107—109 der Verkehrsvorschriften für Hauptbahnen.

#### Artikel 22.

##### **Bedienung der Wechfel.**

100. Unbewachte Wechfel in der currenten Bahn sind mit Sperrvorrichtungen zu versehen.

101—103 = 111—113 der Verkehrsvorschriften für Hauptbahnen.

#### Artikel 23.

##### **Bestimmungen über das Befahren der Wechfel.**

104 = 114 der Verkehrsvorschriften für Hauptbahnen.

#### Artikel 24.

##### **Deckung der Stationen.**

105. Ist die Einfahrt eines Zuges in eine Station nicht zulässig, so ist derselbe durch Haltsignale in angemessener Entfernung zum Stillstande zu bringen.

#### Artikel 25.

##### **Ankunft und Aufenthalt der Züge in Stationen.**

106—109 = 121—124 der Verkehrsvorschriften für Hauptbahnen.

#### Artikel 26.

##### **Expedition der Züge.**

110 = 125 der Verkehrsvorschriften für Hauptbahnen.

111 = 126, Abs. 1 der Verkehrsvorschriften für Hauptbahnen.

112. Bei Zügen mit Personenbeförderung wird das Signal, daß der Zug zur Abfahrt bereit ist, mit einer Glocke gegeben.

\*) Eine mittelst der Laufbretter ermöglichte Communication zwischen dem ersten und dem letzten Personenwagen wird als ausreichend erachtet, um die Weigabe nur eines Zugbegleiters bei Personenzügen und bei gemischten Zügen, in welchen die Personenwagen am Schluß eingeordnet sind, zu gestatten. (M. 30. Mai 1884, S. 5638/11, S. 1884: 81.)



Bei Güterzügen gibt der Stationsbeamte dem Zugführer mündlich den Auftrag zur Abfahrt, worauf letzterer an den ersten hinter ihm postirten Zugbegleiter durch den Ruf „Abfahrt“ die Anfrage richtet, ob die Zugbegleiter zur Abfahrt bereit seien, und ist dieser Ruf von den Zugbegleitern der Reihe nach bis zum Signalmanne fortzupflanzen.

Sobald der Zugführer, sowohl bei Personen- als bei Güterzügen, den im Signalmanne beginnenden und der Reihenfolge nach von sämtlichen Zugbegleitern wiederholten Ruf „Fertig“ vernommen hat, gibt derselbe das Abfahrtsignal und sodann der Maschinenführer mit der Dampfpfeife das Zeichen, daß er die Locomotive in Gang setze.

113. Dem bei Zügen mit Personenbeförderung zu gebenden Signale, daß der Zug zur Abfahrt bereit ist, muß das Signal „Einsteigen“, und zwar in einem nie mehr als fünf Minuten betragenden Zeitraume vorausgehen.

Ist der Aufenthalt des Zuges mit fünf Minuten oder kürzer bestimmt, ist das Signal „Einsteigen“, sobald der Zug sichtbar wird, zu geben.

114. Das Signal, daß der Zug zur Abfahrt bereit ist, kann auch durch das Zugspersonal gegeben werden.

115 = 130 der Verkehrsvorschriften für Hauptbahnen.

116. Ein Separatzug, der in keiner Weise abisirt werden konnte, darf, wenn durch die Witterungsverhältnisse die Fernsicht gestört ist, oder wenn ungünstige Umstände den sicheren Gang des Zuges in Frage stellen, nicht in Verkehr gesetzt werden.

#### Artikel 27.

##### Verhalten während der Fahrt.

117. Jeder Zugbegleiter, dem die Bedienung einer Bremse zuerwiesen ist, hat stets in der Nähe derselben zu sein, um den etwa gegebenen Signalen unverzüglich entsprechen zu können. Bei Zügen mit Personenbeförderung ist dem mit der Willetmanipulation betrauten Zugbegleiter für die Zeit dieser Manipulation die Entfernung von der Bremse gestattet.

118—119 = 133 u. 134 der Verkehrsvorschriften für Hauptbahnen (s. Punkt 93:104).

120. Vor den Abzweigungen haben die Maschinenführer das Achtungssignal ertönen zu lassen.

121. Bei der Annäherung an eine Station haben das Maschinen- und Zugbegleitungs-personale, insbesondere aber der Locomotivführer und Zugführer, ihre Aufmerksamkeit hauptsächlich auf allenfalls von der Station gegebene Signale zu richten und ist vor der Einfahrt in die Station in allen Fällen das Achtungssignal mit der Dampfpfeife zu geben.

122. Das Anhalten der Züge an im Voraus bestimmten Punkten auf der Strecke zum Zwecke des Ein- und Aussteigens von Reisenden und der Aufnahme, respective Abgabe von Gepäck ist gestattet.

Ebenso können einzelne Wagen auf der Strecke behufs Ent- oder Beladung unter Beobachtung der erforderlichen Sicherheitsvorkehrungen zurückgelassen und mit dem nächsten Zuge bis zur nächsten Station gehoben werden.

123. Bei Wahrnehmung des Signales „Verbot der Einfahrt“ sind auf dem Zuge alle geeigneten Mittel anzuwenden, um denselben noch vor dem Signale zum Stillstande zu bringen, in welchem der Zug solange zu verharren hat, bis das Signal „Freie Fahrt“ erscheint, oder in anderer unabweisbarer Weise die Erlaubnis zur Weiterfahrt von maßgebender Stelle erteilt wird.

124. Wird ein Distanzsignal zur Beleuchtungszeit unbeleuchtet angetroffen, so ist der Zug bei demselben anzuhalten.

Die Weiterfahrt in die Station ist in diesem Falle, jedoch nur unter der äußersten Vorsicht, dann gestattet, wenn die Ueberzeugung gewonnen wurde, daß das Distanzsignal auf „Erlaubte Einfahrt“ steht.

125 = 139 der Verkehrsvorschriften für Hauptbahnen.

126. Erscheint es dem Maschinen- oder Zugführer aus besonderen Gründen unzulässig, auf das ihm geöffnete Geleise einzufahren, so muß der Zug angehalten und die Erlaubniß zur geänderten Einfahrt von der Station eingeholt werden.

127 = 141 der Verkehrsvorschriften für Hauptbahnen.

### Artikel 28.

#### **Vorgang bei langsamer Fahrt, Aufhalten auf der Strecke, Weiterfahrt oder Zurückschieben der Züge.**

128—129 = 142—143 der Verkehrsvorschriften für Hauptbahnen.

130. Wenn ein Zug aus irgend einer Ursache auf der Strecke anhält, so ist ohne allen Verzug die Deckung desselben, und zwar vor Allem nach rückwärts, vorzunehmen.

Diese Deckung ist den Verkehrs- und localen Verhältnissen der Bahn anzupassen.

131—133 = 148—150 der Verkehrsvorschriften für Hauptbahnen.

134. Wenn ein Zug zurückschieben soll, so muß dem zurückschiebenden Zuge ein mit den nöthigen Signalmitteln versehenes Bote in einer stets einzuhaltenden Distanz von 300 Meter vorausgehen.

Vor dem Zurückschieben sind, wenn nicht Gefahr im Verzuge ist, die Signale für die Spitze und das Ende des Zuges entsprechend zu ändern.

135. Wenn ein Zug aus irgend einer Ursache seine vorgeschriebene Fahrzeit nicht einzuhalten im Stande ist und zu befürchten steht, daß er von einem nachfolgenden Zuge eingeholt werden könnte, so ist der Zug rechtzeitig anzuhalten und entsprechend zu decken.

136. Wenn ein solcher langsam fahrender Zug die nächste Station nicht spätestens fünf Minuten vor der frühesten Abfahrtszeit eines Vorranggegenzuges von dort erreichen kann, so ist, falls nicht eine klare anderweitige Vereinbarung mit der nächsten Station getroffen wurde, der Zug eben zu dieser Zeit anzuhalten, demselben ein mit den nöthigen Signalmitteln ausgerüsteter, verlässlicher Bote in der Entfernung von 300 Meter vorauszusenden, welchem unter steter Einhaltung dieser Entfernung mit Vorsicht nachzufahren ist.

### Artikel 29.

#### **Ueberwachung des Zugverkehrs durch die Streckenwächter.**

137. Die Bahn ist an Tagen, an welchen ein Zug verkehrt, wenigstens einmal zu untersuchen.

138. Wenn ein Wächter die Ankunft der Züge auf einem bestimmten Punkte erwarten muß, so hat er sich derart aufzustellen, daß er vom Zug- und Maschinenpersonale unzweifelhaft gesehen werden kann.

139. Wegübersehnungen, welche mit Schranken versehen sind, müssen spätestens fünf Minuten vor dem Eintreffen eines Zuges geschlossen werden.

139, Abs. 2 = 156, Abs. 3 der Verkehrsvorschriften für Hauptbahnen.

140. Der Wächter hat das Haltsignal zu geben:

- a) wenn die Unfahrbarkeit der Bahn oder ein anderes Hinderniß die Weiterfahrt gefährdet oder hemmt;
- b) wenn das Zugspersonale das Haltsignal gibt;
- c) wenn an dem Zuge selbst etwas bemerkt wird, wodurch die Weiterfahrt gefährdet würde;

d) wenn eine Bahnstelle derart schadhast ist, daß sie nur mit äußerster Vorsicht befahren werden kann, worüber der angehaltene Zug zu verständigen ist.

141. Die Langsamfahrsignale sind anzuwenden:

- a) wenn der Zustand der Bahn, schlechte Oberbaustellen, Objecte oder andere Ursachen es unzulässig machen, mit der gewöhnlichen Geschwindigkeit zu fahren (siehe auch Punkt 140, d);
- b) wenn das Zugspersonale das Langsamfahrsignal gibt.

142. Das Markiren mangelhafter Bahnstellen hat in der Weise zu geschehen, daß mindestens 200 Meter vor der betreffenden Stelle beiderseits eine Handsignalscheibe mit der rothen Fläche auswärts und mit der weißen Fläche gegen die schadhafte Stelle aufgesteckt wird.

#### Artikel 30.

##### **Fahrten auf dem Doppelgleise.**

(Entfällt derzeit.)

#### Artikel 31.

##### **Allein verkehrende Maschinen.**

143 = 165 der Verkehrsvorschriften für Hauptbahnen.

#### Artikel 32.

##### **Bedingungen und Vorschriften für das Nachschieben der Züge.**

144. Züge, denen nachgeschoben wird, dürfen Wagen, welche derart beladen oder miteinander verbunden sind, daß sich die Puffer nicht berühren können, nicht enthalten.

Leere Wagen sind thunlichst weit von der Schiebemaschine einzureihen, damit selbe vorwiegend gezogen werden.

Das Anhängen von Wagen hinter der Schiebemaschine ist unzulässig.

145—149 = 168—172 der Verkehrsvorschriften für Hauptbahnen.

#### Artikel 33.

##### **Vorgang und besondere Vorsichtsmaßregeln bei Expedition verspäteter Züge.**

150 = 173 der Verkehrsvorschriften für Hauptbahnen.

151. Aufträge und Mittheilungen an das Maschinen- und Zugbegleitungs-personale, welche auf den Verkehr des Zuges von Einfluß sein könnten, sind nicht bloß mündlich zu geben, sondern auch in den Stundenpaß einzutragen.

152—153 = 175—176 der Verkehrsvorschriften für Hauptbahnen.

Nur wenn eine zweifellos sichere Verständigung möglich ist, darf unter Umständen von diesem Grundsatz abgewichen werden.

154. Bezüglich der Regelung der Zugkreuzungen hat Nachfolgendes zu gelten:

154 a, b = 177 a, b der Verkehrsvorschriften für Hauptbahnen.

155. Damit eine Station rechtzeitig in Kenntniß wichtiger, auf die Verkehrsdispositionen Einfluß habender Nachrichten gelange, darf ein Zug, der nach Ankunft eines Gegenzuges eine Station zu verlassen hat, nicht früher expedirt werden, als bis der Beamte in den Stundenpaß des ankommenden Zuges Einsicht genommen hat.

Bei möglicher telegraphischer Verständigung kann diese Bestimmung entfallen.

156—157 = 179—180 der Verkehrsvorschriften für Hauptbahnen.

**Artikel 34.**

**Arbeitszüge (Materialzüge).**

158—160 = 181—183 der Verkehrs Vorschriften für Hauptbahnen.

**Artikel 35.**

**Hilfsfahrten.**

161. Vom Liegenbleiben eines Zuges muß die nächste Station mittelst Boten verständigt werden, welche dann die geeigneten Mittel zur Fortschaffung des Zuges zu ergreifen hat.

162 = 155 der Verkehrs Vorschriften für Hauptbahnen.

163. Wenn ein im Verkehre gestörter Zug noch vor dem Eintreffen der bereits verlangten Hilfsmaschine, sei es durch seine eigene Maschine, sei es durch einen nachfahrenden Zug, wieder in Gang gebracht werden könnte, so darf die Fahrt angetreten werden, wenn dem Zuge ein mit den nöthigen Signalmitteln versehener Bote auf die stets einzuhaltende Entfernung von 300 Meter vorangeht.

**Artikel 36.**

**Bahnwagen und Draisinenfahrten.**

164—166 = 187—189 der Verkehrs Vorschriften für Hauptbahnen.

Außerdem muß der Bahnwagen mindestens mit einer Handsignal-scheibe oder -Fahne und, falls die Fahrt nicht zuverlässig bei Tag beendet wird, auch mit Laternen ausgerüstet sein, damit das den Signalen an den Zügen entsprechende Licht nach vorne und rückwärts gleichzeitig gegeben werden kann.

167. Der Bahnwagen muß mindestens 15 Minuten vor dem voraussichtlichen Eintreffen eines zu erwartenden Zuges das von diesem zu befahrende Geleise verlassen haben und mindestens 1·25 Meter vom nächstgelegenen Schienenstrange dieses Geleises deponirt werden.

168—169 = 191—192 der Verkehrs Vorschriften für Hauptbahnen.

170. Wenn ein Bahnwagen auf der Strecke durch länger als zehn Minuten anhalten oder mehrere Bewegungen hin und her unternehmen soll, so ist derselbe als Bahnhinderniß zu signalisiren.

171. Bahnwagen dürfen nach vollendeter Fahrt oder nach Schluß der Arbeit nur dann auf der Strecke verbleiben, wenn dieselben sicher deponirt werden können.

172 = 195 der Verkehrs Vorschriften für Hauptbahnen.

**Artikel 37.**

**Geleisesperre.**

173 = 196 der Verkehrs Vorschriften für Hauptbahnen.

**Artikel 38.**

**Bahnunfälle und außerordentliche Ereignisse.**

174 = 197 der Verkehrs Vorschriften für Hauptbahnen.

**Artikel 39.**

**Schneepflugsfahrten. Glatteis.**

175. Das Vorausziehen eines Schneepfluges zum Fortschaffen des Schnees ist in unmittelbarer Verbindung mit Zügen, mittelst welcher Personen befördert werden, nicht gestattet.

176 = 200 der Verkehrs Vorschriften für Hauptbahnen.

Artikel 40.

**zug, wenn sich Wagen vom Zuge trennen.**

in sich während der Fahrt Wagen von einem Zuge trennen, f dem abgerissenen Zugtheile befindliche Personal sofort die hen und das Signal „Zug zerrissen“ dem Locomotiv-

gnal ist auch von den übrigen Zugbegleitern, sowie vom en Wächterpersonale zu geben, sobald entweder die Tren- r das andertwärts gegebene Signal „Zug zerrissen“ wahr- b.

otivführer hat hierauf das den Neigungsverhältnissen Ent- veranlassen, das Zugbegleitungspersonal jedoch genau nach notivführer gegebenen Signalen vorzugehen.

## Abschnitt B.

### Transportsdienst.

Artikel 41.

**förderung von Personen und Reisegepäck.**

Wagenklassen, welche den Personen führenden Zügen bei- werden für jede einzelne Bahn vom Handelsministerium

rencoupés sind in der Regel nicht erforderlich. Ausnahmen bleibt dem Handelsministerium vorbehalten.

in einem Zuge nur Ein Coupé einer Wagenklasse vor- rf, wenn dieß bei der I. und II. Classe eintritt, in dem upé nur unter Zustimmung aller in demselben Mitreisen- werden, was durch geeignete Affichen in den Waggonen be- ist.

anden sein nur eines Coupés III. Classe ist dagegen das sem Coupé zuzulassen.

ich dagegen in einem Zuge mehrere geschlossene Coupés asse, so ist stets eines dieser Coupés als Coupé für Nicht- reffenden Wagenklasse zu bestimmen.

die Haltestellen auf offener Bahn entfällt die Verpflichtung einer Wartelocalität. (Siehe Punkt 122 des Abschnittes A, )

Ausgabe von Billets durch den Conducteur ist zulässig, ie im §. 14 al. 3 des Betriebsreglements normirte Er- hrpreises um 50 fr. zu entfallen hat. Auch kann die Fahr- einer in der Nähe der Haltestellen ansässigen geeigneten igen werden.

die Aufnahme von Reisegepäck im Allgemeinen sind Aus- en Bestimmungen des Betriebsreglements von der ausdrück- ung des Handelsministeriums abhängig.

den Haltestellen auf offener Bahn wird in der Regel nur ördert.

doch ausnahmsweise auch andere Colli zur Beförderung io gelten nachstehende Bestimmungen:

attet, den Gepäcktarif nicht nach dem Gewichte, sondern der ransportstrecke zu stellen. Die Gebühreneinhebung kann

auf die Bestimmungsstation verwiesen werden, falls nicht eine spätere Expedition in einer Zwischenstation als zulässig erkannt wird.

- b) Die Ausgabe von Gepätscheinen kann im Verkehre von einer derartigen Haltestelle nicht gefordert werden, desgleichen auch nicht die Abfertigung von Reisegepäck nach einer anderen derartigen Haltestelle oder nach Stationen einer Anschlußbahn.
- c) Bei Verlust eines solchen Gepätsstückes haftet die Bahnanstalt bis zum Maximalbetrage von 50 Gulden per Collo; die Partei ist jedoch zur legalen Nachweisung des Werthes verpflichtet.
- d) In Beschädigungsfällen ist der Umfang der Beschädigung zu constatiren und der Ersatz im Verhältnisse derselben nach der Maximalentschädigung für Verlust zu bestimmen.
- e) Eine Werthversicherung bei solchen Gepätscollien ist nicht zulässig.
- f) Ebenso ist eine Declaration des Interesses der rechtzeitigen Lieferung nicht statthaft und fallen auch die Haftungsbestimmungen des Betriebreglements betreffs Versäumung der Lieferzeit bei solchem Gepäts weg.
- g) Die Aufnahme kleinerer lebender Thiere kann in den Haltestellen nur dann stattfinden, wenn diese Thiere in Käfigen (Steigen, Körben z.) oder in einem solchen Zustande, der das Entlaufen verhindert, als Gepäts aufgegeben werden.

185. Die Haftpflicht der Eisenbahn für den Gepätsverkehr nach derlei Haltestellen ist in der Weise beschränkt, daß die Verwaltung von jeder Verantwortlichkeit für Verlust oder Beschädigung von Reisegepäck frei ist, wenn es nicht sofort nach Ankunft des Zuges auf der Bestimmungsstation abgefordert wird.

#### Artikel 42.

#### **Beförderung von Eilgütern und Frachten.**

186. Zur Aufnahme, beziehungsweise Ablieferung von Eil- und Frachtgütern in Haltestellen auf offener Bahn sind die Eisenbahnen nicht verpflichtet.

Werden jedoch bei solchen Haltestellen oder anderen Punkten auf offener Bahn Eil- und Frachtgüter regelmäßig aufgenommen oder abgeliefert, so ist die Anzeige an das Handelsministerium zu erstatten.

187. In einem solchen Falle können die Lieferfristen für Eil- und Frachtgüter nach Maßgabe der Verkehrsverhältnisse mit Genehmigung der Aufsichtsbehörde verlängert werden.

188. Die Enthebung von der Verpflichtung zur Beförderung expirierbarer Güter erfolgt durch das Handelsministerium.

189. Es bleibt dem Handelsministerium vorbehalten, für den Uebergangsverkehr auf Anschlußbahnen Zuschlagsfristen zu den Lieferfristen zuzugestehen.

190. Im Uebrigen gelten die Bestimmungen des Betriebreglements.

### **Abschnitt C.**

#### **Signalordnung.**

##### **1. Durchlaufende Liniensignale mittelst der elektrischen Glockenschlagwerke.**

1—11\*) nicht obligatorisch.

\*) Die Signalnummern entsprechen den Signalnummern der Signalordnung für die Eisenbahnen Oesterreich-Ungarns.

**II. Signale des Streckenpersonales.****a. „Halt.“**

Bei Tag.

1. Schwingen der entfalteten Signalfahne oder irgend eines anderen Landes gegen den Zug.

Bei Dunkelheit.

2. Rothes Licht der Signallaterne dem Zuge entgegen oder Schwingen anderen Lichtes gegen den Zug.

Bei Tag.

3. Einstecken der Signalscheibe in die Mitte des Geleises, die rothe dem Zuge entgegen.

Bei Dunkelheit.

4. Stellen der Signallaterne in die Mitte des Geleises oder neben demselben rothe Licht dem Zuge entgegen.

14 (entfällt).

Die Haltesignale sind wenigstens 300 Meter vor jener Stelle, wo sie gegeben werden soll, zu geben, überdies sollen die sichtbaren Signale wenigstens auf eine Entfernung von 200 Meter vom Zuge aus wahrnehmbar sein.

**b. „Langsam.“**

Bei Tag.

5. Ruhiges Halten der zusammengefalteten Signalfahne oder irgend eines anderen Gegenstandes mit schräg nach abwärts geneigtem Arme, ruhiges Halten der Signalscheibe, die rothe Fläche dem Zuge zugewendet.

Bei Dunkelheit.

6. Grünes Licht der Signallaterne dem Zuge zugewendet.

Bei Tag.

7. Einstecken der Signalscheibe in das Banquette, die rothe Fläche dem Zuge zugewendet.

Bei Dunkelheit.

8. Aufstellen der Signallaterne auf das Banquette, grünes Licht gegen den Zug.

Die Langsam-Fahrtsignale sind wenigstens 200 Meter vor jener Stelle zu geben, welche langsam zu befahren ist, und sollen dieselben womöglich wenigstens auf eine Entfernung von 100 Meter vom Zuge aus sichtbar sein.

**c. „Freie Fahrt.“**

17. Wenn keine Signale gegeben werden.

**d. „Zug zerrissen.“**

Bei Tag.

9. Senkrechtes Auf- und Abwärtsbewegen der Signalfahne oder irgend eines anderen Gegenstandes.

Bei Dunkelheit.

10. Senkrechtes Auf- und Abwärtsbewegen der Signallaterne mit demselben Licht.

Dieses Signal hat ausschließlich nur auf der Strecke die Bedeutung „Zug zerrissen“.

### III. Feststehende Signale.

- a. Distanzsignale von den Stationen und Bahnabzweigungen  
(Insoferne dieselben speciell vorgeschrieben werden.)

#### 19. Verbot der Einfahrt.

Bei Tag.

Die rothe Fläche der Scheibe dem aufzuhaltenden Zuge zugewandt oder der Arm des Signalmastes nach rechts in der Richtung der Fahrbahn wagrecht gestellt.

Bei Dunkelheit.

Roths Licht dem aufzuhaltenden Zuge entgegen und als Gegenlicht gegen die Station oder Abzweigung weißes Licht.

#### 20. Erlaubte Einfahrt.

Bei Tag.

Die Fläche der Scheibe dem Geleise zugewandt, oder der Arm des Signalmastes rechts in der Richtung der Fahrt schräg unter einem Winkel von  $45^\circ$  nach aufwärts gestellt.

Bei Dunkelheit.

Grünes Licht dem einfahrenden Zuge entgegen und als Gegenlicht gegen die Station oder Abzweigung ebenfalls grünes Licht.

Die Distanzsignale sind mit elektrischen Control-Klingelwerkzeugen versehen, welche während der Stellung auf „Verbot der Einfahrt“

Das bei Dunkelheit unbeleuchtet angetroffene Distanzsignal „Haltsignal“ zu gelten.

- b. Mastsignale auf der Strecke.

21, 22, 23 (entfallen).

- c. Weichensignale.

24, 25 (entfallen).

- d. Signale am Wasserkrahn.

26. Wenn die Querstellung des Auslaufrohres für den Krahn ein Hinderniß bietet, zeigt die Krahnlaterne bei Dunkelheiten nach Fahrtrichtung rothes Licht.

- e. Signale mit der Glocke.

27. „Abfahrt erfolgt bald.“

(Entfällt.)

28. „Einsteigen.“

Kurzes Läuten, dem zwei Einzelschläge folgen.

29. „Abfahrt.“

Kurzes Läuten, dem drei Einzelschläge folgen.

30. „Widerruf der Abfahrt.“

(„Halt.“)

Fortgesetztes rasches Läuten.



Das Stationspersonale hat außerdem nach Erforderniß dieselben Signale anzuwenden, wie das Streckenpersonale.

#### **IV. Signale am Zuge.**

##### **31. Kennzeichen der Spitze des Zuges.**

Bei Tag.

kein besonderes Kennzeichen.

Bei Dunkelheit.

eine weißleuchtende Reflectorlaterne vorne an der Locomotive, welche einfahrt in die Anschlußstation der Hauptbahn rothes Licht zu erzeugen hat.

##### **Kennzeichnung des Schlußes des Zuges (Schlußsignal).**

Bei Tag.

(Entfällt.)

Bei Dunkelheit.

eine zweischeinige Laterne an der oberen Ecke des letzten Bremswagens auf der Führerseite mit weißem Lichte nach vorne und rothem nach rückwärts; ferner eine nach rückwärts roth leuchtende Laterne an der Rückwand des letzten Wagens.

##### **Schlußsignal für einen in gleicher Richtung nachfolgenden außergewöhnlichen Zug.**

Bei Tag.

eine Scheibe an der Rückwand des letzten Wagens.

Bei Dunkelheit.

die obere Laterne des Schlußsignales zeigt grünes Licht nach rückwärts.

##### **Schlußsignal für einen in entgegengesetzter Richtung fahrenden außergewöhnlichen Zug.**

Bei Tag.

zwei Scheiben an der Rückwand des letzten Wagens.

Bei Dunkelheit.

die obere Laterne des Schlußsignales zeigt weißes Licht nach rückwärts.

##### **35. Signal an einer Nachschiebe-Locomotive.**

Bei Tag.

kein besonderes Zeichen.

Bei Dunkelheit.

eine weißleuchtende Reflectorlampe vorne an der Locomotive; rückwärts eine Laterne mit rothem Lichte.

Die für einen Zug gültigen Signale finden auch auf einzeln fahrenden Locomotiven Anwendung.

##### **36. Signale für die Rangiermaschinen.**

Für die Rangiermaschinen gelten bezüglich der Ausrüstung mit Signalen bei Dunkelheit die Bestimmungen sub Nr. 35.

**V. Signale des Zugpersonales.**

**a. Signale des Locomotivpersonales  
„mit der Dampfpeife“.**

**37. „Achtung.“**

Ein mäßig langer Pfiff.

**38. „Bremsen fest.“**

Mehrere kurze Pfliffe, schnell hintereinander.

**39. „Bremsen los.“**

Ein langer Pfiff, dem zwei kurze folgen.

**40. „Auf zur Herbeiziehung des Personales.“**

Mehrere gedehnte, abwechselnd hohe und niedere Töne.

**41. „Weiterfahrt eines auf der Strecke angehaltenen Personales.“**

Das Signal „Achtung“ als Aufforderung zum Einsteigen, dasselbe Signal dreimal wiederholt, als Zeichen der Abfahrt.

**b. Signale des Zugbegleitungspersonales  
„mittelft des Hornes, der Mundpfeife oder der Bugle“**

**42. „Abfahrt.“**

Langer Ton mit dem Horne oder mit der Mundpfeife.

**43. „Halt.“**

Mehrere kurze Töne mit dem Horne oder mit der Mundpfeife, dem Schwingen der Signalfahne, beziehungsweise der Laterne.

**44. „Langsam.“**

Mehrere lange Töne mit dem Horne oder mit der Mundpfeife, dem das Signal „Langsam“ des Streckenpersonales mit der Fahne beziehungsweise der Laterne.

**45. „Zug zerrissen.“**

Abwechselnd lange und kurze Töne mit dem Horne oder mit der Mundpfeife, nebst dem das Signal „Zug zerrissen“ des Streckenpersonales mit der Fahne, beziehungsweise der Laterne.

**46. „Achtung.“**

Anziehen der Signalleine, wodurch die Dampfpeife in Thätigkeit wird.

Überdem hat das Zugpersonale nach Erforderniß dieselben Signale wie das Streckenpersonale.

**VI. Rangirsignale.****47. „Vorwärts.“**

(Rauchfang der Locomotive voraus.)

langer Ton mit der Mundpfeife, nebst dem:

Bei Tag.

rechtes Auf- und Abwärtsbewegen der Signalfahne.

Bei Dunkelheit.

rechtes Auf- und Abwärtsbewegen der Signallaterne mit weißem

**48. „Rückwärts.“**

(Tender der Locomotive voraus.)

kurze Töne mit der Mundpfeife, nebst dem:

Bei Tag.

rechte Bewegung der Signalfahne hin und her.

Bei Dunkelheit.

rechte Bewegung der Signallaterne mit weißem Lichte hin

**49. „Langsam.“**

cere lange Töne mit der Mundpfeife, nebst dem:

Bei Tag.

für das Streckenpersonale vorgeschriebene Langsam-Fahrsignal  
Signalfahne.

Bei Dunkelheit.

halten der Signallaterne mit dem weißen Lichte, oder Entgegen-  
3 grünen Lichte.

**50. „Halt.“**

cere kurze Töne mit der Mundpfeife, nebst dem:

Bei Tag.

ringen der entfalteten Signalfahne.

Bei Dunkelheit.

ringen der Signallaterne mit weißem oder farbigem Lichte.

**Abschnitt D.****Anhang.**

ie eine Localbahn (Secundärbahn, Vicinalbahn u. dgl.) voll-  
ausgerüstet und wie z. B. mit Sprechtelegraphen, Blodenleitung,  
malen, Wechsellörpern versehen sein, so haben auf derselben alle  
gen Bestimmungen der Signalordnung und der Grundzüge der  
en für den Verkehrsdienst auf Eisenbahnen mit normalem Be-  
wendung zu finden.

#### IV. Grundzüge der Vorschriften für die Ausführung des Verkehrs- und Transportdienstes bei Secundär- (Omnibus-) Zügen auf Eisenbahnen mit normalem Betriebe. (H.M. 1. April 1885, B. 10816.)

Für den Verkehr der Secundär- (Omnibus-) Züge, d. h. solcher reiner Personenzüge, welche auf Bahnen mit normalem Betriebe im Interesse des Localverkehrs außer den gewöhnlichen Personen- oder Schmalspurzügen verkehren, werden gegenüber den Bestimmungen der Grundzüge der Vorschriften für den Verkehrsdienst auf Eisenbahnen mit normalem Betriebe folgende abweichende Bestimmungen festgesetzt:

##### §. I. Zusammenstellung der Züge.

1. Die Zugmaschine soll sich in der Regel an der Spitze des Zuges befinden und kann sowohl in normaler, als auch in verkehrter Stellung verwendet werden.

2. Die Einschaltung eines Sicherheitswagens zwischen Maschine, bezw. Tender und dem ersten mit Reisenden besetzten Wagen ist bei Secundär- (Omnibus-) Zügen nicht erforderlich:

- a) auf Strecken mit Steigungen bis inclusive 10 pro mille, wenn der Zug aus nicht mehr als 10 Achsen besteht;
- b) bei größeren Steigungen, wenn der Zug aus nicht mehr als 8 Achsen besteht.

Weitergehende Erleichterungen sind der speciellen Genehmigung der Generalinspektion vorbehalten.

3. Es ist nicht nöthig, daß auf dem ersten hinter der Locomotive befindlichen Wagen ein Zugbegleiter postirt sei, wenn sich dieser mit dem Locomotivführer mittelst einer entsprechenden Vorrichtung verständigen kann.

4. Der letzte Wagen eines jeden Zuges soll in der Regel ein mit einem Zugbegleiter besetzter Bremswagen sein.

Es ist jedoch gestattet, hinter dem letzten Bremswagen einen Wagen ohne Bremse laufen zu lassen, wenn derselbe bei Nachtverkehr mit dem entsprechenden Signale versehen ist.

Im Falle, daß zum Transporte von Gepäck oder Eilgütern ein Wagen eigens zum Zuge beigegeben wird, kann dieser Wagen auch am Ende des Zuges eingebracht werden.

##### §. II. Anzahl der Bremswagen.

5. Für die Secundär- (Omnibus-) Züge ist jene Bremsvorschrift maßgebend, welche im Punkte 79 der Grundzüge der Vorschriften für den Verkehrsdienst auf Eisenbahnen mit normalem Betriebe hinsichtlich der Lastzüge festgestellt ist.

Bei besonderen, an den Locomotiven angebrachten Vorrichtungen zum Bremsen ist eine Modification dieser Bremscala zulässig, worüber jedoch die Entscheidung der Generalinspektion zusteht.

Wird eine solche Bremsvorrichtung während der Fahrt untauglich, so darf der Secundär- (Omnibus-) Zug seine Fahrt so lange nur mit einer Maximalgeschwindigkeit von 15 Kilometer per Stunde fortsetzen, bis die normale Besetzung der Spindelbremsen erfolgt.

6. Die größte zulässige Achsenzahl, bei welcher die sub 5 erwähnte Erleichterung Anwendung findet, wird von der Generalinspektion festgesetzt.

### §. III. Zugspersonale.

7. Zur Bedienung der Locomotive durch den Locomotivführer allein ist die Genehmigung der Generalinspektion einzuholen.

8. Es ist zulässig, den Secundär- (Omnibus-) Zügen nur einen Zugbegleiter beizugeben, wenn die Belastung des Zuges nach dem Bremsvermögen nicht mehr besetzte Bremsposten erfordert, und eine Communication zwischen dem ersten und letzten Wagen möglich ist. Dieser Zugbegleiter hat seinen Posten auf dem letzten Bremswagen zu nehmen.

9. Die Signalleine muß von der Maschine bis zum ersten Bremsposten reichen, wenn sich nicht der daselbst postirte Zugbegleiter mittelst einer anderen Vorrichtung dem Maschinenführer verständlich machen kann.

### §. IV. Fahrgeschwindigkeit.

10. Die zulässige Maximalgeschwindigkeit der Secundärzüge wird für jede Bahn, eventuell für einzelne Strecken derselben, den Streckenverhältnissen und der Construction der Fahrbetriebsmittel entsprechend, durch die Generalinspektion festgesetzt.

Bei geschobenen Zügen, d. h. bei Zügen, an deren Spitze sich keine Lokomotive, und an deren Ende sich die schiebende Maschine befindet, darf auf der currenten Bahn mit keiner größeren Geschwindigkeit als mit 5 Kilometer per Stunde gefahren werden.

### §. V. Verhalten während der Fahrt.

11. Jeder Zugbegleiter, dem die Bedienung einer Bremse zugewiesen ist, hat stets in der Nähe derselben zu sein, um den etwa gegebenen Signalen unverzüglich entsprechen zu können.

Dem, mit der Willetmanipulation betrauten Zugbegleiter ist für die Zeit dieser Manipulation die Entfernung von der Bremse gestattet.

### §. VI. Anhalten bei Haltepunkten auf offener Bahn.

12. Das Anhalten der Züge an im Voraus bestimmten Punkten auf der Strecke zum Zwecke des Ein- und Aussteigens von Reisenden und zur Aufnahme, resp. Abgabe von Gepäck ist gestattet.

Das Anhalten kann auch bedingungsweise geschehen, doch müssen solche Haltepunkte ebenfalls in der Fahrordnung entsprechend bezeichnet und während des Zugverkehrs mit einem Aufsichtsorgane besetzt werden.

13. Das Signal zur Abfahrt kann auch ohne Anwendung einer Glocke durch das Zugspersonale gegeben werden.

### §. VII. Transportdienst.

14. Es ist nicht erforderlich, zu Secundär- (Omnibus-) Zügen Coupés I. Classe beizugeben; Damencoupés sind in der Regel nicht erforderlich. Ausnahmen zu bestimmen, bleibt dem Ressortministerium vorbehalten.

Ist in einem Zuge nur ein Coupé einer Wagenklasse vorhanden, so darf, wenn dies bei der I. und II. Classe eintritt, in dem betreffenden Coupé nur unter Zustimmung aller in demselben Mitreisenden geraucht werden, was durch geeignete Affichen in den Waggonen bekannt zu machen ist.

Bei Vorhandensein nur eines Coupés III. Classe ist dagegen das Rauchen in diesem Coupé zuzulassen.

## 290 Grundzüge d. Verkehrs Vorschriften f. Secundärzüge.

Befinden sich dagegen in einem Zuge mehrere geschlossene Coupés einer Wagenklasse, so ist stets eines dieser Coupés als Coupé für Nichtraucher der betreffenden Wagenklasse zu bestimmen.

15. Die Ausgabe von Billets durch den Conducteur ist zulässig, wobei jedoch die im §. 14 alinea 3 des Betriebsreglements normirte Erhöhung des Fahrpreises um 50 Kreuzer zu entfallen hat.

Auch kann die Fahrkartenausgabe einer in der Nähe der Haltepunkte auf offener Bahn ansässigen geeigneten Person übertragen werden.

16. Von den Haltepunkten auf offener Bahn wird in der Regel nur Handgepäck befördert. Werden jedoch ausnahmsweise auch andere Colli zur Beförderung angenommen, so gelten nachstehende Bestimmungen:

a) Es ist gestattet, den Gepäcksstarif nicht nach dem Gewichte, sondern per Stück und Transportstrecke zu stellen.

Die Gebühreneinhebung kann auf die Bestimmungssation verwiesen werden, falls nicht eine spätere Expedition in einer Zwischenstation als zulässig erkannt wird.

b) Die Ausgabe von Gepäckscheinen kann im Verkehre von einem derartigen Haltepunkte nicht gefordert werden, desgleichen auch nicht die Abfertigung von Reisegepäck nach einem anderen derartigen Haltepunkte oder nach Stationen einer Anschlußbahn.

An Stelle der vorschriftsmäßigen Gepäckscheine können Gepäcksbillets oder Gepäcksnummern ausgegeben werden.

c) Bei Verlust eines solchen Gepäcksstückes haftet die Bahnanstalt bis zum Maximalbetrage von 50 Gulden per Collo; die Partei ist jedoch zur legalen Nachweisung des Werthes verpflichtet.

d) In Beschädigungsfällen ist der Umfang der Beschädigung zu constatiren und der Ersatz im Verhältnisse derselben nach der Maximalentschädigung für Verlust zu bestimmen.

e) Eine Werthversicherung bei solchen Gepäckscolli ist nicht zulässig.

f) Ebenso ist eine Declaration des Interesse der rechtzeitigen Lieferung nicht statthaft und fallen auch die Haftungsbestimmungen des Betriebsreglements betreffs Versäumung der Lieferzeit bei solchem Gepäcke weg.

g) Die Aufnahme kleinerer lebender Thiere kann in den Haltepunkten nur dann stattfinden, wenn diese Thiere in Käfigen (Steigen, Körben etc.) oder in einem solchen Zustande, der das Entlaufen verhindert, als Gepäck aufgegeben werden.

17. Die Haftpflicht der Eisenbahn für den Gepäcksverkehr nach Haltepunkten auf offener Bahn ist in der Weise beschränkt, daß die Verwaltung von jeder Verantwortlichkeit für Verlust oder Beschädigung von Reisegepäck frei ist, wenn es nicht sofort nach Ankunft des Zuges auf dem Bestimmungshaltepunkte abgefordert wird.

18. Die Mitnahme von einzelnen Güterwagen ist nur dann gestattet, wenn dadurch in den Zwischenstationen keine Verschiebungen nothwendig werden und die festgesetzte Fahrordnung des Secundär- (Omnibus-) Zuges nicht alterirt wird.

### §. VIII. Schlußbemerkung.

19. Die Vorschriften der §§. I—V gelten im Allgemeinen nur für solche Secundär- (Omnibus-) Züge, welche mit keiner größeren Maximalgeschwindigkeit als 30 Kilometer per Stunde verkehren. Die Festsetzung der Vorschriften für den Verkehr von Secundär- (Omnibus-) Zügen, welche mit einer größeren Maximalgeschwindigkeit verkehren, bleibt von Fall zu Fall dem Ressortministerium vorbehalten.

# Neunter Abschnitt.

---

## Betriebsreglement,

giltig für die Eisenbahnen der im Reichsrathe vertretenen Königreiche und Länder.

Die nachstehenden Bestimmungen für die Beförderung von Personen, Reisegepäck, Leichen, Fahrzeugen und Thieren, sowie von Gütern kommen vom 1. Juli 1874 ab auf sämtlichen Eisenbahnen der im Reichsrathe vertretenen Königreiche und Länder, sowie gleichzeitig auf den Eisenbahnen der Länder der ungarischen Krone, im Local- und Verbandverkehre, sowie im Verkehre von Bahn zu Bahn zur Anwendung.\*)

Specialbestimmungen einzelner Eisenbahnverwaltungen oder Eisenbahnverbände haben neben diesem Reglement nur Geltung, wenn sie in die bezüglichen Tarife aufgenommen sind, mit den Festsetzungen dieses Reglements nicht im Widerspruche stehen, dieselben vielmehr nur ergänzen, oder wenn sie dem Publikum günstigere Bedingungen gewähren.

---

\*) Die in den Verordnungen des Handelsministeriums v. 25. Juli 1877, RGBl. Nr. 69 (I. Nachtrag), vom 20. März 1878, RGBl. Nr. 21 (II. Nachtrag), vom 30. April 1878, RGBl. Nr. 88 (III. Nachtrag), vom 1. November 1879, RGBl. Nr. 127 (IV. Nachtrag), vom 1. Juli 1880, RGBl. Nr. 78 (V. Nachtrag), vom 15. September 1881, RGBl. Nr. 100 (VI. Nachtrag), vom 1. Mai 1883, RGBl. Nr. 52 (VII. Nachtrag), vom 1. Juli 1884, RGBl. Nr. 106 (VIII. Nachtrag), und vom 1. September 1885, RGBl. Nr. 2 (IX. Nachtrag) eingeführten Abänderungen und Ergänzungen des Betriebsreglements sind in den nachfolgenden Text aufgenommen.

**Verordnung des Handelsministers vom 10. Juni 1874,  
RGBl. Nr. 75,**

betreffend die Einführung eines neuen Betriebsreglements für die Eisenbahnen der im Reichsrathe vertretenen Königreiche und Länder.

Auf Grund des Artikels VIII des Gesetzes vom 24. December 1867, RGBl. Nr. 4 vom Jahre 1868, hat das nachstehende Betriebsreglement auf sämtlichen Eisenbahnen der im Reichsrathe vertretenen Königreiche und Länder vom 1. Juli 1874 ab in Wirksamkeit zu treten.

Mit demselben Tage wird das mittelst Verordnung vom 1. Juli 1872, RGBl. Nr. 90, eingeführte Betriebsreglement außer Kraft gesetzt.

Die derzeit giltigen Frachtbriefformulare sind bis Ende December 1874 zuzulassen. Vom 1. Jänner 1875 ab haben aber ausschließlich nur die im nachstehenden Betriebsreglement vorgeschriebenen Formulare in Anwendung zu kommen.

Der königlich ungarische Communicationsminister, mit welchem ich dießfalls das Einvernehmen gepflogen habe, trifft unter Einem die gleiche Anordnung für die Eisenbahnen der Länder der ungarischen Krone.

Das Reichs-Kriegsministerium hat sich laut Note vom 11. December 1882, Abthl. 5, Nr. 5517, veranlaßt gesehen, zu den Bestimmungen des seit Eröffnung der Theilstrecke Zenica-Sarajewo bei der Bosnabahn in Wirksamkeit stehenden, für Oesterreich-Ungarn geltenden Betriebsreglements, nachfolgende Aenderungen zu genehmigen:

ad §§. 12 und 22. Die Bestimmungen bezüglich der „Damen-“ und „Nicht-Rauch-Coups“ haben zu entfallen, da die Reservierung derartiger Coups bei der beschränkten Zahl neuer Personenwagen bei der Bosnabahn unthunlich ist, doch wird nach Thunlichkeit für solche Coups gesorgt werden.

ad §. 57. Wegen der geringen Fahrgeschwindigkeit der Züge und der beschränkten Betriebsmittel der Bosnabahn wurde die Erstreckung der Transportfristen

für Eilgüter für je auch nur angefangene 225 km auf zwei Tage, für Frachtgüter für je auch nur angefangene 225 km auf vier Tage bewilligt.

ad §. 67, Punkt 8. Der Percentsatz für nicht zu vergütende Gewichtsmängel bei nassen Gütern oder solchen Artikeln, welche denselben gleich behandelt werden, wird von zwei auf drei Percent erhöht, weil die Frachten zumeist aus freiem Lager zur Aufgabe gelangen. (S.M. 15. December 1882, B. 41428, G.B. 1882: 147.)



## I. Allgemeine Bestimmungen.

### Pflichten des Dienstpersonales.

§. 1. Das bei den Eisenbahnen angestellte Dienstpersonal u einem bescheidenen und höflichen, aber entschiedenen zinnen gegen das Publikum, sowie ferner verpflichtet, sich rhalb der ihm angewiesenen Dienstgrenzen gefällig zu gen.

Dasselbe hat die ordnungsmäßigen Dienstleistungen un= etlich zu verrichten; es ist ihm strenge untersagt, für e vom Publikum ein Geschenk anzunehmen.

Dem Dienstpersonale ist das Rauchen während des dienst= a Verkehrs mit dem Publikum verboten.

### Rechte des Dienstpersonales.

§. 2. Den dienstlichen Anordnungen des in Uniform dlichen oder mit Dienstabzeichen oder mit einer Legiti= on versehenen Dienstpersonales ist das Publikum Folge risten verbunden.

### Entscheidung von Streitigkeiten.

§. 3. Streitigkeiten zwischen dem Publikum und dem istpersonal entscheidet auf den Stationen der Stations= eher, während der Fahrt der Zugführer.

### Beschwerdeführung.

§. 4. Beschwerden können bei den Dienstvorgesetzten dlich oder schriftlich angebracht, auch in das auf jeder ion befindliche Beschwerdebuch eingetragen werden.

Die Verwaltung hat baldmöglichst auf alle Beschwerden antworten, welche unter Angabe des Namens und des ortes des Beschwerdeführenden erfolgen. Beschwerden einen Dienstthuenden müssen dessen thunlich genaue Be= nung nach dem Namen oder der Nummer oder einem ormmerkmale enthalten.

### Betreten der Bahnhöfe und der Bahn.

§. 5. Das Betreten der Bahnhöfe und der Bahn außer= der bestimmungsmäßig dem Publikum für immer oder eilig geöffneten Räume ist Jedermann, mit Ausnahme dazu nach den Bestimmungen des Bahnpolizeireglements yten Personen, untersagt.

**III. Feststehende Signale.**

a. Distanzsignale von den Stationen und Bahnabzweigungen  
(Insoferne dieselben speciell vorgeschrieben werden.)

**19. Verbot der Einfahrt.**

Bei Tag.

Die rothe Fläche der Scheibe dem aufzuhaltenden Zuge zugegen oder der Arm des Signalmastes nach rechts in der Richtung der Einfahrt gestellt.

Bei Dunkelheit.

Roths Licht dem aufzuhaltenden Zuge entgegen und als Gegen die Station oder Abzweigung weißes Licht.

**20. Erlaubte Einfahrt.**

Bei Tag.

Die Fläche der Scheibe dem Geleise zugewendet, oder der Arm des Signalmastes rechts in der Richtung der Fahrt schräg unter einem Winkel von  $45^\circ$  nach aufwärts gestellt.

Bei Dunkelheit.

Grünes Licht dem einfahrenden Zuge entgegen und als Gegen die Station oder Abzweigung ebenfalls grünes Licht.

Die Distanzsignale sind mit elektrischen Control-Klingelwerken versehen, welche während der Stellung auf „Verbot der Einfahrt“ ertönen.

Das bei Dunkelheit unbefeuchtet angetroffene Distanzsignal hat „Haltsignal“ zu gelten.

b. Mastsignale auf der Strecke.

21, 22, 23 (entfallen).

c. Weichensignale.

24, 25 (entfallen).

d. Signale am Wassertrahn.

26. Wenn die Querstellung des Auslaufzrohres für den Verkehr ein Hinderniß bietet, zeigt die Krabnlaterne bei Dunkelheiten nach beider Fahrrichtungen rothes Licht.

e. Signale mit der Glocke.

27. „Abfahrt erfolgt bald.“

(Entfällt.)

28. „Einsteigen.“

Kurzes Läuten, dem zwei Einzelschläge folgen.

29. „Abfahrt.“

Kurzes Läuten, dem drei Einzelschläge folgen.

30. „Widerruf der Abfahrt.“

(„Halt.“)

Fortgesetztes rasches Läuten.

§ Stationspersonale hat außerdem nach Erforderniß dieselben Signalen zuwenden, wie das Streckenpersonale.

#### **IV. Signale am Zuge.**

##### **31. Kennzeichen der Spitze des Zuges.**

Bei Tag.

ein besonderes Kennzeichen.

Bei Dunkelheit.

Die weißleuchtende Reflectorlaterne vorne an der Locomotive, welche fährt in die Anschlußstation der Hauptbahn rothes Licht zu erheben.

##### **Kennzeichnung des Schlußes des Zuges (Schlußsignal).**

Bei Tag.

(Entfällt.)

Bei Dunkelheit.

Die zweifache Laterne an der oberen Ecke des letzten Bremswagens auf der Führerseite mit weißem Licht nach vorne und rothem Licht rückwärts; ferner eine nach rückwärts roth leuchtende Laterne an der Rückwand des letzten Wagens.

##### **Schlußsignal für einen in gleicher Richtung nachfolgenden außergewöhnlichen Zug.**

Bei Tag.

Die Scheibe an der Rückwand des letzten Wagens.

Bei Dunkelheit.

Die obere Laterne des Schlußsignales zeigt grünes Licht nach rückwärts.

##### **Schlußsignal für einen in entgegengesetzter Richtung fahrenden außergewöhnlichen Zug.**

Bei Tag.

Die Scheiben an der Rückwand des letzten Wagens.

Bei Dunkelheit.

Die obere Laterne des Schlußsignales zeigt weißes Licht nach rückwärts.

##### **35. Signal an einer Nachschiebe-Locomotive.**

Bei Tag.

ein besonderes Zeichen.

Bei Dunkelheit.

Die weißleuchtende Reflectorlampe vorne an der Locomotive; rückwärts eine Laterne mit rothem Licht.

Die für einen Zug gültigen Signale finden auch auf einzeln fahrenden Locomotiven Anwendung.

##### **36. Signale für die Rangirmaschinen.**

Die Rangirmaschinen gelten bezüglich der Ausrüstung mit Signalen bei Dunkelheit die Bestimmungen sub Nr. 35.

**V. Signale des Zugpersonales.**

**a. Signale des Locomotivpersonales  
„mit der Dampfpfeife“.**

**37. „Achtung.“**

Ein mäßig langer Pfiff.

**38. „Bremsen fest.“**

Mehrere kurze Pfliffe, schnell hintereinander.

**39. „Bremsen los.“**

Ein langer Pfiff, dem zwei kurze folgen.

**40. „Auf zur Herbeiziehung des Personales“.**

Mehrere gedehnte, abwechselnd hohe und niedere Töne.

**41. „Weiterfahrt eines auf der Strecke angehaltenen Person-  
zuges.“**

Das Signal „Achtung“ als Aufforderung zum Einsteigen, sodann dasselbe Signal dreimal wiederholt, als Zeichen der Abfahrt.

**b. Signale des Zugbegleitungspersonales  
„mittelft des Horne, der Mundpfeife oder der Bugleine“.**

**42. „Abfahrt.“**

Langer Ton mit dem Horne oder mit der Mundpfeife.

**43. „Halt.“**

Mehrere kurze Töne mit dem Horne oder mit der Mundpfeife, nebst dem Schwingen der Signalfahne, beziehungsweise der Laterne.

**44. „Langsam.“**

Mehrere lange Töne mit dem Horne oder mit der Mundpfeife, nebst dem das Signal „Langsam“ des Streckenpersonales mit der Fahne, beziehungsweise der Laterne.

**45. „Zug zerrissen.“**

Abwechselnd lange und kurze Töne mit dem Horne oder mit der Mundpfeife, nebst dem das Signal „Zug zerrissen“ des Streckenpersonales mit der Fahne, beziehungsweise der Laterne.

**46. „Achtung.“**

Anziehen der Signalleine, wodurch die Dampfpfeife in Thätigkeit gesetzt wird.

Außerdem hat das Zugpersonale nach Erforderniß dieselben Signale anzuwenden wie das Streckenpersonale.

**VI. Rangirsignale.****47. „Vorwärts.“**

(Rauchfang der Locomotive voraus.)

enger Ton mit der Mundpfeife, nebst dem:

Bei Tag.

echtes Auf- und Abwärtsbewegen der Signalfahne.

Bei Dunkelheit.

echtes Auf- und Abwärtsbewegen der Signallaterne mit weißem

**48. „Rückwärts.“**

(Tender der Locomotive voraus.)

kurze Töne mit der Mundpfeife, nebst dem:

Bei Tag.

echte Bewegung der Signalfahne hin und her.

Bei Dunkelheit.

echte Bewegung der Signallaterne mit weißem Lichte hin

**49. „Langsam.“**

zwei lange Töne mit der Mundpfeife, nebst dem:

Bei Tag.

für das Streckenpersonale vorgeschriebene Langsam-Fahrsignal  
signalfahne.

Bei Dunkelheit.

halten der Signallaterne mit dem weißen Lichte, oder Entgegen-  
grünen Lichte.

**50. „Halt.“**

zwei kurze Töne mit der Mundpfeife, nebst dem:

Bei Tag.

Entfalten der entfalteten Signalfahne.

Bei Dunkelheit.

Entfalten der Signallaterne mit weißem oder farbigem Lichte.

**Abschnitt D.****Anhang.**

§ 1. Eine Localbahn (Secundärbahn, Vicinalbahn u. dgl.) voll-  
ausgerüstet und wie z. B. mit Sprechtelegraphen, Blendenleitung,  
Sprechsignalen, Wechsellörpern versehen sein, so haben auf derselben alle  
Bestimmungen der Signalordnung und der Grundzüge der  
Anweisung für den Verkehrsdienst auf Eisenbahnen mit normalem Be-  
trieb Anwendung zu finden.

#### IV. Grundzüge der Vorschriften für die Ausführung des Verkehrs- und Transportdienstes bei Secundär (Omnibus-) Zügen auf Eisenbahnen mit normaler Betriebe. (H.M. 1. April 1885, B. 10816.)

Für den Verkehr der Secundär- (Omnibus-) Züge, d. h. solcher reiner Personenzüge, welche auf Bahnen mit normalem Betriebe im Interesse des Localverkehrs außer den gewöhnlichen Personen- oder Schnellzügen verkehren, werden gegenüber den Bestimmungen der Grundzüge d. Vorschriften für den Verkehrsdienst auf Eisenbahnen mit normalem Betriebe folgende abweichende Bestimmungen festgesetzt:

##### §. I. Zusammenstellung der Züge.

1. Die Zugmaschine soll sich in der Regel an der Spitze des Zuges befinden und kann sowohl in normaler, als auch in verkehrter Stellung verwendet werden.

2. Die Einschaltung eines Sicherheitswagens zwischen Maschine bezw. Tender und dem ersten mit Reisenden besetzten Wagen ist bei Secundär- (Omnibus-) Zügen nicht erforderlich:

- a) auf Strecken mit Steigungen bis inclusive 10 pro mille, wenn der Zug aus nicht mehr als 10 Achsen besteht;
- b) bei größeren Steigungen, wenn der Zug aus nicht mehr als 8 Achsen besteht.

Weitergehende Erleichterungen sind der speciellen Genehmigung der Generalinspektion vorbehalten.

3. Es ist nicht nöthig, daß auf dem ersten hinter der Locomotive befindlichen Wagen ein Zugbegleiter postirt sei, wenn sich dieser mit dem Locomotivführer mittelst einer entsprechenden Vorrichtung verständigen kann.

4. Der letzte Wagen eines jeden Zuges soll in der Regel ein mit einem Zugbegleiter besetzter Bremswagen sein.

Es ist jedoch gestattet, hinter dem letzten Bremswagen einen Wagen ohne Bremse laufen zu lassen, wenn derselbe bei Nachtverkehr mit den entsprechenden Signalen versehen ist.

Im Falle, daß zum Transporte von Gepäck oder Eilgütern ein Wagen eigens zum Zuge beigegeben wird, kann dieser Wagen auch am Ende des Zuges eingereiht werden.

##### §. II. Anzahl der Bremswagen.

5. Für die Secundär- (Omnibus-) Züge ist jene Bremsvorschrift maßgebend, welche im Punkte 79 der Grundzüge der Vorschriften für den Verkehrsdienst auf Eisenbahnen mit normalem Betriebe hinsichtlich der Lastzüge festgestellt ist.

Bei besonderen, an den Locomotiven angebrachten Vorrichtungen zur Bremsen ist eine Modification dieser Bremscala zulässig, worüber jedoch die Entscheidung der Generalinspektion zusteht.

Wird eine solche Bremsvorrichtung während der Fahrt untauglich, so darf der Secundär- (Omnibus-) Zug seine Fahrt so lange nur mit einer Maximalgeschwindigkeit von 15 Kilometer per Stunde fortsetzen, bis die normale Besetzung der Spindelbremsen erfolgt.

6. Die größte zulässige Achsenzahl, bei welcher die sub 5 erwähnte Erleichterung Anwendung findet, wird von der Generalinspektion festgesetzt.

### §. III. Zugspersonale.

7. Zur Bedienung der Locomotive durch den Locomotivführer allein ist die Genehmigung der Generalinspektion einzuholen.

8. Es ist zulässig, den Secundär- (Omnibus-) Zügen nur einen Zugbegleiter beizugeben, wenn die Belastung des Zuges nach dem Bremsnormale nicht mehr besetzte Bremsposten erfordert, und eine Communication zwischen dem ersten und letzten Wagen möglich ist. Dieser Zugbegleiter hat seinen Posten auf dem letzten Bremswagen zu nehmen.

9. Die Signalleine muß von der Maschine bis zum ersten Bremsposten reichen, wenn sich nicht der baselbst postirte Zugbegleiter mittelst einer anderen Vorrichtung dem Maschinenführer verständlich machen kann.

### §. IV. Fahrgeschwindigkeit.

10. Die zulässige Maximalgeschwindigkeit der Secundärzüge wird für jede Bahn, eventuell für einzelne Strecken derselben, den Streckenverhältnissen und der Construction der Fahrbetriebsmittel entsprechend, durch die Generalinspektion festgesetzt.

Bei geschobenen Zügen, d. h. bei Zügen, an deren Spitze sich keine ziehende, und an deren Ende sich die schiebende Maschine befindet, darf auf der currenten Bahn mit keiner größeren Geschwindigkeit als mit 15 Kilometer per Stunde gefahren werden.

### §. V. Verhalten während der Fahrt.

11. Jeder Zugbegleiter, dem die Bedienung einer Bremse zugewiesen ist, hat stets in der Nähe derselben zu sein, um den etwa gegebenen Signalen unverzüglich entsprechen zu können.

Dem, mit der Willetmanipulation betrauten Zugbegleiter ist für die Zeit dieser Manipulation die Entfernung von der Bremse gestattet.

### §. VI. Anhalten bei Haltepunkten auf offener Bahn.

12. Das Anhalten der Züge an im Voraus bestimmten Punkten auf der Strecke zum Zwecke des Ein- und Aussteigens von Reisenden und der Aufnahme, resp. Abgabe von Gepäck ist gestattet.

Das Anhalten kann auch bedingungsweise geschehen, doch müssen solche Haltepunkte ebenfalls in der Fahrordnung entsprechend bezeichnet und während des Zugverkehrs mit einem Aufsichtsorgane besetzt werden.

13. Das Signal zur Abfahrt kann auch ohne Anwendung einer Glocke durch das Zugspersonale gegeben werden.

### §. VII. Transportdienst.

14. Es ist nicht erforderlich, zu Secundär- (Omnibus-) Zügen Coupés I. Classe beizugeben; Damencoupés sind in der Regel nicht erforderlich. Ausnahmen zu bestimmen, bleibt dem Ressortministerium vorbehalten.

Ist in einem Zuge nur ein Coupé einer Wagenklasse vorhanden, so darf, wenn dies bei der I. und II. Classe eintritt, in dem betreffenden Coupé nur unter Zustimmung aller in demselben Mitreisenden geraucht werden, was durch geeignete Affichen in den Waggonen bekannt zu geben ist.

Bei Vorhandensein nur eines Coupés III. Classe ist dagegen das Rauchen in diesem Coupé zuzulassen.

Befinden sich dagegen in einem Zuge mehrere geschlossene Coupés einer Wagenklasse, so ist stets eines dieser Coupés als Coupé für Nichtraucher der betreffenden Wagenklasse zu bestimmen.

15. Die Ausgabe von Billets durch den Conducteur ist zulässig, wobei jedoch die im §. 14 alinea 3 des Betriebsreglements normirte Erhöhung des Fahrpreises um 50 Kreuzer zu entfallen hat.

Auch kann die Fahrkartenausgabe einer in der Nähe der Haltepunkte auf offener Bahn ansässigen geeigneten Person übertragen werden.

16. Von den Haltepunkten auf offener Bahn wird in der Regel nur Handgepäck befördert. Werden jedoch ausnahmsweise auch andere Colli zur Beförderung angenommen, so gelten nachstehende Bestimmungen:

- a) Es ist gestattet, den Gepäcksstarif nicht nach dem Gewichte, sondern per Stück und Transportstrecke zu stellen.

Die Gebühreneinhebung kann auf die Bestimmungsstation verwiesen werden, falls nicht eine spätere Expedition in einer Zwischenstation als zulässig erkannt wird.

- b) Die Ausgabe von Gepäckscheinen kann im Verkehre von einem derartigen Haltepunkte nicht gefordert werden, desgleichen auch nicht die Abfertigung von Reisegepäck nach einem anderen derartigen Haltepunkte oder nach Stationen einer Anschlußbahn.

An Stelle der vorschriftsmäßigen Gepäckscheine können Gepäcksbillets oder Gepäcksnummern ausgegeben werden.

- c) Bei Verlust eines solchen Gepäcksstückes haftet die Bahnanstalt bis zum Maximalbetrage von 50 Gulden per Collo; die Partei ist jedoch zur legalen Nachweisung des Werthes verpflichtet.

- d) In Beschädigungsfällen ist der Umfang der Beschädigung zu constatiren und der Ersatz im Verhältnisse derselben nach der Maximalentschädigung für Verlust zu bestimmen.

- e) Eine Werthversicherung bei solchen Gepäckscolli ist nicht zulässig.

- f) Ebenso ist eine Declaration des Interesse der rechtzeitigen Lieferung nicht statthaft und fallen auch die Haftungsbestimmungen des Betriebsreglements betreffs Versäumung der Lieferzeit bei solchem Gepäcke weg.

- g) Die Aufnahme kleinerer lebender Thiere kann in den Haltepunkten nur dann stattfinden, wenn diese Thiere in Käfigen (Steigen, Ärben etc.) oder in einem solchen Zustande, der das Entlaufen verhindert, als Gepäck aufgegeben werden.

17. Die Haftpflicht der Eisenbahn für den Gepäcksverkehr nach Haltepunkten auf offener Bahn ist in der Weise beschränkt, daß die Verwaltung von jeder Verantwortlichkeit für Verlust oder Beschädigung von Reisegepäck frei ist, wenn es nicht sofort nach Ankunft des Zuges auf dem Bestimmungshaltepunkte abgefordert wird.

18. Die Mitnahme von einzelnen Güterwagen ist nur dann gestattet, wenn dadurch in den Zwischenstationen keine Verschiebungen nothwendig werden und die festgesetzte Fahrordnung des Secundär- (Omnibus-) Zuges nicht alterirt wird.

### §. VIII. Schlußbemerkung.

19. Die Vorschriften der §§. I—V gelten im Allgemeinen nur für solche Secundär- (Omnibus-) Züge, welche mit keiner größeren Maximalgeschwindigkeit als 30 Kilometer per Stunde verkehren. Die Festsetzung der Vorschriften für den Verkehr von Secundär- (Omnibus-) Zügen, welche mit einer größeren Maximalgeschwindigkeit verkehren, bleibt von Fall zu Fall dem Ressortministerium vorbehalten.



# Neunter Abschnitt.

---

## Betriebsreglement,

für die Eisenbahnen der im Reichsrathe vertretenen Königreiche und Länder.

Die nachstehenden Bestimmungen für die Beförderung Personen, Reisegepäck, Leichen, Fahrzeugen und Thieren, von Gütern kommen vom 1. Juli 1874 ab auf sämtlichen Eisenbahnen der im Reichsrathe vertretenen Königreiche und Länder, sowie gleichzeitig auf den Eisenbahnen der Länder ungarischen Krone, im Local- und Verbandsverkehre, sowie Verkehre von Bahn zu Bahn zur Anwendung.\*)

Specialbestimmungen einzelner Eisenbahnverwaltungen und Eisenbahnverbände haben neben diesem Reglement nur Geltung, wenn sie in die bezüglichen Tarife aufgenommen sind, mit den Festsetzungen dieses Reglements nicht im Widerspruche stehen, dieselben vielmehr nur ergänzen, oder wenn sie dem Publikum günstigere Bedingungen gewähren.

---

\*) Die in den Verordnungen des Handelsministeriums v. 25. Juli 1877, Nr. 69 (I. Nachtrag), vom 20. März 1878, RGV. Nr. 21 (II. Nachtrag), vom 30. April 1878, RGV. Nr. 38 (III. Nachtrag), vom 1. November 1879, RGV. Nr. 127 (IV. Nachtrag), vom 1. Juli 1880, RGV. Nr. 100 (V. Nachtrag), vom 15. September 1881, RGV. Nr. 100 (VI. Nachtrag), vom 1. Mai 1883, RGV. Nr. 52 (VII. Nachtrag), vom 1. Juli 1884, Nr. 106 (VIII. Nachtrag), und vom 1. September 1885, RGV. Nr. 106 (IX. Nachtrag) eingeführten Abänderungen und Ergänzungen des Reglements sind in den nachfolgenden Text aufgenommen.

## Verordnung des Handelsministers vom 10. Juni 1874, RGBl. Nr. 75,

betreffend die Einführung eines neuen Betriebsreglements für die Eisenbahnen der im Reichsrathe vertretenen Königreiche und Länder.

Auf Grund des Artikels VIII des Gesetzes vom 24. December 1867, RGBl. Nr. 4 vom Jahre 1868, hat das nachstehende Betriebsreglement auf sämtlichen Eisenbahnen der im Reichsrathe vertretenen Königreiche und Länder vom 1. Juli 1874 ab in Wirksamkeit zu treten.

Mit demselben Tage wird das mittelst Verordnung vom 1. Juli 1872, RGBl. Nr. 90, eingeführte Betriebsreglement außer Kraft gesetzt.

Die derzeit giltigen Frachtbriefformulare sind bis Ende December 1874 zuzulassen. Vom 1. Jänner 1875 ab haben aber ausschließlich nur die im nachstehenden Betriebsreglement vorgeschriebenen Formulare in Anwendung zu kommen.

Der königlich ungarische Communicationsminister, mit welchem ich dießfalls das Einvernehmen gepflogen habe, trifft unter Einem die gleiche Anordnung für die Eisenbahnen der Länder der ungarischen Krone.

Das Reichs-Kriegsministerium hat sich laut Note vom 11. December 1882, Abthl. 5, Nr. 5517, veranlaßt gesehen, zu den Bestimmungen des seit Eröffnung der Theilstraße Zenica-Sarajewo bei der Bosnabahn in Wirksamkeit stehenden, für Oesterreich-Ungarn geltenden Betriebsreglements, nachfolgende Aenderungen zu genehmigen:

ad §§. 12 und 22. Die Bestimmungen bezüglich der „Damen-“ und „Nicht-Rauch-Coups“ haben zu entfallen, da die Reservierung derartiger Coups bei der beschränkten Zahl neuer Personenwagen bei der Bosnabahn unthunlich ist, doch wird nach Thunlichkeit für solche Coups gesorgt werden.

ad §. 57. Wegen der geringen Fahrgeschwindigkeit der Züge und der beschränkten Betriebsmittel der Bosnabahn wurde die Erstreckung der Transportfristen

für Eilgüter für je auch nur angefangene 225 km auf zwei Tage, für Frachtgüter für je auch nur angefangene 225 km auf vier Tage bewilligt.

ad §. 67, Punkt 8. Der Percentsatz für nicht zu vergütende Gewichtsmängel bei nassen Gütern oder solchen Artikeln, welche denselben gleich behandelt werden, wird von zwei auf drei Percent erhöht, weil die Frachten zumeist aus freiem Lager zur Aufgabe gelangen. (S. 15. December 1882, Z. 41428, GB. 1882: 147.)

## I. Allgemeine Bestimmungen.

### Pflichten des Dienstpersonales.

§. 1. Das bei den Eisenbahnen angestellte Dienstpersonal muß einem bescheidenen und höflichen, aber entschiedenen Auftreten gegen das Publikum, sowie ferner verpflichtet, sich innerhalb der ihm angewiesenen Dienstgrenzen gefällig zu betragen.

Daselbe hat die ordnungsmäßigen Dienstleistungen unentgeltlich zu verrichten; es ist ihm strenge untersagt, für sich vom Publikum ein Geschenk anzunehmen.

Dem Dienstpersonal ist das Rauchen während des dienstlichen Verkehrs mit dem Publikum verboten.

### Rechte des Dienstpersonales.

§. 2. Den dienstlichen Anordnungen des in Uniform gekleideten oder mit Dienstabzeichen oder mit einer Legitimation versehenen Dienstpersonales ist das Publikum Folge zu leisten verbunden.

### Entscheidung von Streitigkeiten.

§. 3. Streitigkeiten zwischen dem Publikum und dem Dienstpersonal entscheidet auf den Stationen der Stationsleiter, während der Fahrt der Zugführer.

### Beschwerdeführung.

§. 4. Beschwerden können bei den Dienstvorgesetzten mündlich oder schriftlich angebracht, auch in das auf jeder Station befindliche Beschwerdebuch eingetragen werden.

Die Verwaltung hat baldmöglichst auf alle Beschwerden zu antworten, welche unter Angabe des Namens und des Wohnortes des Beschwerdeführenden erfolgen. Beschwerden gegen einen Dienstthuenden müssen dessen thunlich genaue Bezeichnung nach dem Namen oder der Nummer oder einem Kennmerkmale enthalten.

### Betreten der Bahnhöfe und der Bahn.

§. 5. Das Betreten der Bahnhöfe und der Bahn außerhalb bestimmungsmäßig dem Publikum für immer oder zeitweilig geöffneten Räume ist Jedermann, mit Ausnahme dazu nach den Bestimmungen des Bahnpolizeireglements bestimmten Personen, untersagt.

## **Beschränkung der Verpflichtung zum Transporte. Zahlungsmittel.**

**§. 6.** Die Beförderung von Personen, Thieren und Sachen kann verweigert werden, wenn außergewöhnliche Hindernisse oder höhere Gewalt entgegenstehen, oder die regelmäßigen Transportmittel nicht ausreichen.

Als Zahlungsmittel ist überall das auf den Nachbarbahnen gesetzlichen Cours besitzende Gold- und Silbergeld, mit Ausschluß der Scheidemünze, zu dem von der Eisenbahnverwaltung festgesetzten und bei jeder Expedition durch Anschlag publicirten Course anzunehmen, insoweit der Annahme ein gesetzliches Verbot nicht entgegensteht.

## **II. Beförderung von Personen, Reisegepäck, Leichen, Fahrzeugen und lebenden Thieren.**

### **a. Beförderung von Personen.**

**Fahrpläne. Extrafahrten. Abfahrtszeit.**

**§. 7.** Die Personenbeförderung findet nach Maßgabe der öffentlich bekannt gemachten und auf allen Stationen ausgehängten Fahrpläne statt, aus denen auch zu ersehen ist, welche Wagenklasse die einzelnen Züge führen.

Extrafahrten werden nur nach dem Ermessen der Verwaltung gewährt.

Für den Abgang der Züge sind die auf den Bahnhöfen befindlichen Stationsuhren maßgebend.

**Fahrpreise.**

**§. 8.** Die Fahrpreise bestimmt der auf allen Stationen ausgehängte Tarif.

**Billetverkauf. Zurücknahme gelöster Billets.**

**§. 9.** Der Verkauf der Fahrbillets (Fahrkarten) kann auf Stationen von geringer Frequenz nur innerhalb der letzten halben Stunde, auf Stationen mit größerer Frequenz aber innerhalb einer Stunde vor Abgang desjenigen Zuges, mit welchem der Reisende befördert sein will, wenn jedoch zwischen zwei nach derselben Richtung abgehenden Zügen eine noch kürzere Zwischenzeit liegt, nur innerhalb dieser Frist verlangt werden. Diejenigen, welche bis 5 Minuten vor Abgang des Zuges noch kein Billet gelöst, haben auf Verabfolgung eines solchen keinen Anspruch.

zu entrichtende Fahrgehalt ist abgezahlt bereit zu mit Aufenthalt durch Geldwechseln vermieden werde. Fahrbillets geben Anspruch auf die entsprechende Plätze, soweit in dieser Plätze vorhanden sind, resp. Plätzen der Wagen vorhanden bleiben. Wenn einem Reisenden der seinem Billet entsprechende Platz nicht angewiesen ist, so steht es ihm auch zeitweilig ein Platz in einer höheren Klasse eingeräumt werden kann, so steht es ihm frei, gegen ein solches der niedrigeren Klasse, in welcher Plätze vorhanden sind, und gegen Erstattung der Differenz zu wechseln, oder die Fahrt zu unterlassen und das bezahlte zurückzuerlangen.

Reisende haben die mit durchgehenden Billets ankommenden den Vorzug vor den neu Hinzutretenden. Der Abgangsstation ist bis spätestens 20 Minuten vor dem betreffenden Zuge die Bestellung ganzer oder halber Wagenabtheilungen der ersten zwei Wagenklassen zu machen, höchstens so vieler Fahrbillets der betreffenden Klasse, als das Coupé Plätze enthält, zulässig. Aufstellungen können ganze Coupés nur dann beansprucht werden, wenn solche unbesetzt in dem ankommenden Zuge sind.

Im Fall, als ein Reisender ein besonderes Coupé beansprucht, wird demselben darüber ein Schein ausgestellt. Dem Reisenden steht kein Anspruch darauf zu, mehr Personen in dem Coupé aufzunehmen, als Fahrbillets bezahlt sind.

Die Gültigkeit derselben. Fahrpreisermäßigung für Kinder.

1. Das Fahrbillet bezeichnet die Stationen, von denen aus die Fahrt verlangt worden; ferner die Klasse für die Wagenklasse, welche der Reisende benützen will. Der Fahrpreis Balutaschwankungen nicht unterworfen. Die Zeit oder den Zug, wofür das Billet gilt, oder der Zug, wofür jedes Fahrbillet gilt, ist durch Angabe darauf ausgedrückt, so daß jeder Käufer sofort im Stande ist, ob das Billet auf die von ihm beanspruchte Fahrt lautet.

Reisenden ist gestattet, während der Fahrt auf einer Station auszustiegen, um mit einem am nämlichen folgenden Tage nach der Bestimmungsstation abzugehenden Zug dahin zu fahren.

weiter zu reisen. Solche Reisende haben jedoch auf der betreffenden Zwischenstation sofort nach dem Verlassen des Zuges dem Stationsvorsteher ihr Billet vorzulegen, und dasselbe mit dem Vermerke der verlängerten Gültigkeit versehen zu lassen.

Eine Verlängerung der für Retour- und Rundreisebillets festgesetzten Frist wird hiedurch nicht herbeigeführt.

Kinder unter 10 Jahren werden zu ermäßigten Fahrpreisen befördert.

Finden Zweifel über das Alter der Kinder statt, so entscheidet der Ausspruch des bei der Revision anwesenden obersten Beamten.

Für Kinder, die noch getragen werden müssen, und ihre Stelle auf ihrer Angehörigen Plätze mitfinden, erfolgt keine Zahlung.

Es sind mehrere Fälle zur h. o. Kenntniß gelangt, daß Reisende mit einer Retourkarte, welche die Fahrt auf einer Zwischenstation unterbrechen, und mit einem späteren Zuge an den Bestimmungsort fahren wollten, von den Stationsorganen deshalb beanständet wurden, weil letztere der Ansicht waren, daß eine Retourkarte den Reisenden zur Unterbrechung seiner Fahrt auf einer Zwischenstation in der angeedeuteten Weise nicht berechtige.

Da nach Absatz 2 in dem §. 10 des Betriebsreglements vom 1. Juli 1874 den Reisenden das Aussteigen in einer Zwischenstation während der Fahrt gestattet ist, um mit einem, am nämlichen oder nächstfolgenden Tage nach der Bestimmungsstation abgehenden, zu keinem höheren Tarifsätze fahrenden Zuge dahin weiter zu reisen, und Absatz 3 desselben Paragraphen nur dahin lautet, daß hiedurch eine Verlängerung der, für Retour- und Rundreisebillets festgesetzten Frist nicht herbeigeführt wird, so ergeht hiemit an die Verwaltungen die Aufforderung, ihre Organe in diesem Sinne sofort zu belehren und das Befügte anher anzuzeigen. (H.M. 27. October 1874, B. 34564; G.J. 1. November 1874, B. 9285, C.B. 1874 : 124.)

Es ist neuerlich mehrfach zur Sprache gekommen, daß die dormalen von den Bahnverwaltungen gelübte Gepflogenheit in der Ertheilung von Freikarten eventuell einen zu weiten Spielraum gewähre.

Da nun die betreffenden Verhältnisse hinsichtlich jener Bahnlínien, für welche die staatliche Zinsengarantie thatsächlich in Anspruch genommen wird, die Aufmerksamkeit der Regierung erfordern, so wird der geehrte Verwaltungsrath eingeladen, ehestens zu berichten, welche Vorrichtungen bezüglich der Ertheilung von Freikarten und der Gewährung von Fahrbegünstigungen für die dortseitigen Bahnstrecken beobachtet werden, um mögliche Mißbräuche hintanzuhalten und nach welchen Grundsätzen in der Ertheilung von Freikarten überhaupt vorgegangen wird. (H.M. 7. März 1875, B. 47.)

Die Anbringung von Annoncen auf Eisenbahnfahrkarten kann nicht gestattet werden, und zwar nicht allein aus dem Grunde, weil die Rückseite dieser Karten für den Gepädstempel, die Vermerkung von Fahrunterbrechungen benöthigt wird, sondern insbesondere mit Rücksicht darauf, daß die Verwendung eines Documentes einer öffentlichen Transportunter-

ung zu Reclamezwecken nicht angemessen erscheint. (GZ. 12. Juli 1879, 172, GZ. 1879:79.)

### Umtausch gelöster Fahrbillets.

§. 11. Ein Umtausch gelöster Fahrbillets gegen Billets einer andern Classe ist den Reisenden bis 10 Minuten vor Abgang des Zuges gegen Nachzahlung der Preisdifferenz unbedingte, soweit noch Plätze in den höheren Classen vorhanden. Unterwegs auf Zwischenstationen kann ein Uebertausch auf Plätze einer höheren Classe nur gegen Zukauf eines Billets auf die Bestimmungsstelle, durch dessen Preis, einschließlich desjenigen für das bereits gelöste Billet, der Fahrpreis für die höhere Classe mindestens gedeckt wird, beansprucht werden.

Der Umtausch eines schon gelösten Billets höherer Classe gegen ein solches niedrigerer Classe ist nur in dem im §. 9 bestimmten Falle zulässig.

### Anweisung der Plätze.

§. 12. Einzelne bestimmte Plätze werden nicht verkauft und können im Voraus nicht belegt werden.

Das Dienstpersonal ist berechtigt und auf Verlangen der Reisenden verpflichtet, denselben ihre Plätze anzuweisen. Allein die Damen sollen auf Verlangen möglichst nur mit Männern in ein Coupé zusammengesetzt werden. In jedem Wagen muß sich mindestens je ein Damencoupé für die Reisenden der zweiten und dritten Wagenclasse befinden. Bei den nach dem amerikanischen System gebauten Wagen findet die letztgenannte Bestimmung nur mit den durch dieses System gebotenen Abtheilungen Anwendung.\*)

### Ausschluß belästigender Personen von der Fahrt.

§. 13. Personen, welche wegen einer sichtlichen Krankheit oder aus anderen Gründen durch ihre Nachbarschaft den Reisenden augenscheinlich lästig werden würden, können von der Mit- und Weiterreise ausgeschlossen werden, wenn sie ein besonderes Coupé bezahlen. Etwa bezahltes Fahrloos wird ihnen zurückgegeben, wenn ihnen die Mitreise nicht gestattet wird. Wird erst unterwegs wahrgenommen, daß ein Reisender zu den vorstehend bezeichneten Personen gehört, so

\*) Siehe die bezügliche Abänderung für die Bosnabahn in der Handelsministerialverordnung vom 15. Dec. 1882, S. 292.

muß er an der nächsten Station, sofern kein besonderes Coupé bezahlt und für ihn bereit gestellt werden kann, von der Weiterbeförderung ausgeschlossen werden. Das Fahrgehalt, sowie die Gepäckfracht werden ihm für die nicht durchfahrene Strecke ersetzt.

Alle Gemeinden, in denen sich Eisenbahnstationen befinden, sind verpflichtet worden, Reisende, welche während der Fahrt an der Cholera so bedenklich erkranken sollten, daß deren Ausschluß von der Weiterreise geboten erscheint, zur weiteren Pflege zu übernehmen. (S.M. 26. Nov. 1872, Z. 33849, G.B. 1872:102.)

Wartesäle. Billet- und Gepäckexpeditionen. Billet-controlle.

§. 14. Die Wartesäle sind spätestens Eine Stunde, die Billet- und Gepäckexpeditionen auf Stationen mit größerer Frequenz gleichfalls spätestens Eine Stunde, auf Stationen mit geringerer Frequenz mindestens eine halbe Stunde vor Abgang eines jeden Zuges zu öffnen.

Das vom Reisenden gelöste Billet ist auf Verlangen bei dem Eintritt in den Wartesal, sowie beim Einsteigen in den Wagen vorzuzeigen. Während der Fahrt muß der Reisende das Billet bis zur Abnahme desselben bei sich behalten.

Der Reisende, welcher ohne gültiges Fahrbillet betroffen wird, hat für die ganze von ihm zurückgelegte Strecke, und wenn die Zugangstation nicht sofort unzweifelhaft nachgewiesen wird, für die ganze vom Zuge zurückgelegte Strecke das Doppelte des gewöhnlichen Fahrpreises, mindestens aber den Betrag von drei Gulden zu entrichten. Derjenige Reisende jedoch, welcher in einen Personenwagen einsteigt und gleich beim Einsteigen unaufgefordert dem Schaffner oder Zugführer meldet, daß er wegen Verspätung kein Billet mehr habe lösen können, hat, wenn er überhaupt noch zur Mitfahrt zugelassen wird, worauf er keinen Anspruch hat, einen um 50 kr. erhöhten Fahrpreis zu zahlen.

Wer die sofortige Zahlung verweigert, kann ausgesetzt werden.

Nach einer mir zugekommenen Anzeige werden auf nahezu der Mehrzahl der österreichischen Eisenbahnen bei den im Personenverkehre während der Fahrt vorkommenden Fahrgebührennachzahlungen zur Erleichterung der Manipulation die zur Einhebung gelangenden Beträge zu Gunsten der Bahn von 10 zu 10 kr. abgerundet, wodurch die Ungehörigkeit herbeigeführt wird, daß für eine und dieselbe Strecke im Nachzahlungsweg ein höherer Betrag entfällt, als nach dem Concessionstarife für dieselbe berechnet werden darf.

Dieser Vorgang ist weder durch die Bestimmungen der Concession-



en, in welchen Maximalsätze festgesetzt sind, die ohne Ermächtigung Staatsverwaltung unter keiner Bedingung überschritten werden, noch vom Standpunkte des Eisenbahnbetriebsreglements gestattet, da die Bestimmung des Alinéas 3 zum §. 14 des Betriebsreglements die Eisenbahnen nur berechtigt, im Falle ein Reisender ohne Billet betroffen wird, das Doppelte des gewöhnlichen Fahrpreises, dem Falle, daß der Reisende wegen Verspätung kein Billet mehr konnte, von demselben einen um 50 fr. erhöhten Fahrpreis zu erheben, nicht aber die hiernach sich ergebenden Beträge noch überdies zu Gunsten auf 10 zu 10 fr. abzurunden.

Es darf daher in jenen Fällen, wo solche, auf die Bestimmungen des Reglements sich gründende Nachzahlungen vorkommen, eben nur demnachmäßig sich ergebende Betrag zur Einhebung gelangen.

Das Gleiche gilt übrigens auch für jene Fälle, wo die Nachzahlungen aus einem im Interesse der Bequemlichkeit des Publikums gesetzlich freiwilligen Zugeständnisse beruhen, so, wenn ein Reisender während der Fahrt seinen Reiseplan ändert und über die Station, bis zu welcher er die Karte gelöst hat, hinausfahren, oder von einer minderen in eine höhere Classe übersteigen will, da die Bahn durch ein solches Zugeständniß noch immer nicht zur Einhebung höherer, als der demnachmäßig oder im Betriebsreglement festgestellten Maximalgebühr berechtigt wird.

Die Verwaltungen, welche nicht einen, den oben erwähnten Grundentsprechenden Vorgang bereits acceptirt haben sollten, haben sofort Verfügung zu treffen, daß in Uebereinstimmung mit den bereits bei den größeren Bahnen anstandslos durchgeführten Maßregeln, eine Abminderung der Nachzahlungsgebühren zu Gunsten der Bahnanstalt künftighin mehr vorgenommen wird.

Bei diesem Anlasse wird der Verwaltungsrath auch darauf aufmerksam gemacht, daß die Einhebung des um 50 fr. erhöhten Fahrpreises nach dem Betriebsreglement nur für den Fall gestattet ist, wenn ein Reisender wegen Verspätung überhaupt kein Billet mehr lösen kann, sie aber in jenen Fällen nicht eintreten, in welchen ein Reisender während der Fahrt in eine höhere Classe übertreten, oder seine Fahrt über die ursprüngliche Bestimmungsstation hinaus fortsetzen will, soferne er dem Conducteur hievon rechtzeitig Mittheilung macht, und wegen der Kürze der Reise nicht in der Lage ist, in der bezüglichen Zwischenstation an der ursprünglichen Bestimmungsstation bei der Casse das entgeltliche Billet zu lösen. (S.M. 21. Jän. 1873, Z. 2073, C.B. 3.)

### Einstiegen in die Wagen.

15. Das Zeichen zum Einstiegen in die Wagen wird durch zwei unterschiedene Schläge auf die Glocke gegeben.

### Verspätung der Abfahrtszeit.

16. Nachdem das Abfahrtszeichen durch die Dampf- oder Locomotive gegeben, kann Niemand mehr zur Mitnahme zugelassen werden. Jeder Versuch zum Einstiegen und Hülfeleistung dazu, nachdem die Wagen in Bewegung gesetzt, ist verboten und strafbar.

Dem Reisenden, welcher die Abfahrtszeit versäumt hat, steht ein Anspruch weder auf Rückerstattung des Fahrgeldes, noch auf irgend eine andere Entschädigung zu.

Demselben ist jedoch gestattet, auf Grund des gelösten Fahrbillets mit einem am nämlichen oder nächstfolgenden Tage nach der Bestimmungsstation abgehenden, zu keinem höheren Tariffaxe fahrenden Zuge zu reisen, sofern er sein Billet ohne Verzug dem Stationsvorsteher vorlegt und mit einem Vermerk über die verlängerte Gültigkeit versehen läßt.

Eine Verlängerung der für Retourbillets, sowie für Billets zu Rundreisen und Vergnügungszügen festgesetzten Frist wird hiedurch nicht herbeigeführt.

**Verhalten auf den Zwischenstationen. Oeffnen und Schließen der Wagenthüren.**

§. 17. Bei Ankunft auf einer Station wird der Name derselben, die Dauer des für sie bestimmten Aufenthaltes, sowie der etwa stattfindende Wagenwechsel ausgerufen. Sobald der Wagenzug stillsteht, werden nach der zum Aussteigen bestimmten Seite die Thüren derjenigen Wagen geöffnet, welche für die bis zu dieser Station Reisenden bestimmt sind. Die Thüren der übrigen Wagen werden nur auf Verlangen geöffnet.

Wer an den Zwischenstationen seinen Platz verläßt, ohne denselben zu belegen, muß sich, wenn derselbe inzwischen anderweitig besetzt ist, mit einem anderen Platze begnügen.

Alle Züge, mittelst welchen Personen befördert werden, sind in allen Kreuzungs- und Abzweigstationen durch Aufschristtafeln, auf welchen die Fahrtrichtung des betreffenden Zuges angegeben ist, zu bezeichnen. (B. 10. Oct. 1874, B. 8592, C.B. 1874:117.)

**Außergewöhnliches Anhalten auf freier Bahn.**

§. 18. Sollte wegen eingetretener Hindernisse außerhalb einer Station längere Zeit angehalten werden müssen, so ist ein Aussteigen der Reisenden nur dann gestattet, wenn der Zugführer die ausdrückliche Bewilligung dazu erteilt. Die Reisenden müssen sich dann sofort von dem Bahngelände entfernen, auch auf das erste Zeichen mit der Dampfpfeife ihre Plätze wieder einnehmen.

Das Zeichen zur Weiterfahrt wird durch ein dreimaliges Erönen der Dampfpfeife gegeben. Wer beim dritten Erönen der Dampfpfeife noch nicht wieder eingestiegen ist, geht des Anspruches auf die Mitreise verlustig.

Verhalten während der Fahrt und beim Ein- und Aussteigen.

**§. 19.** Während der Fahrt darf sich Niemand seitwärts aus dem Wagen biegen, gegen die Thüre anlehnen oder auf die Sitze treten.

Auf Verlangen auch nur Eines Reisenden müssen die Fenster auf der Windseite geschlossen werden.

Die Reisenden dürfen zum Ein- und Aussteigen die Wagenthüren nicht selbst öffnen: sie müssen vielmehr das Öffnen dem Dienstpersonal überlassen, und dürfen nicht ein- und aussteigen, bevor der Zug völlig still steht.

Jeder Reisende muß sich entfernt von den Fahrgeleisen und Maschinen halten, und Niemand darf den Bahnhof in einer anderen als der angewiesenen Richtung verlassen.

### Beschädigung der Wagen.

**§. 20.** Für Zertrümmern von Fenstern besteht eine Entschädigungssatz, und werden die darin festgesetzten Beträge durch das Dienstpersonal von dem Schuldigen sofort eingezogen. Dieser darf jedoch Vorzeigung der Tare verlangen. Auch ist die Eisenbahnverwaltung befugt, für Beschmutzen des Innern der Wagen, Zerreißen der Gardinen u. s. w. eine Entschädigung zu fordern und von dem Schuldigen sofort einziehen zu lassen.

### Verspätung der Züge. Unterbrechung der Fahrt.

**§. 21.** Verspätete Abfahrt oder Ankunft der Züge begründen keinen Anspruch gegen die Eisenbahnverwaltung.

Eine ausgefallene oder unterbrochene Fahrt berechtigen nur zur Rückforderung des für die nicht durchfahrene Strecke gezahlten Fahrgeldes.

Wird jedoch in Folge einer nicht durch höhere Gewalt herbeigeführten Verspätung der Ankunft eines Zuges der Anschluß an einen andern Zug versäumt, so ist dem mit durchgehenden Billets versehenen Reisenden nach erbrachtem Nachweise, daß er mit dem nächsten zurückführenden Zuge ununterbrochen zur Abgangsstation zurückgelehrt ist, der bezahlte Preis für die Hinreise, sowie der Preis der Rückreise in der auf der ersteren benutzten Wagenklasse zu erstatten.

Der Reisende ist jedoch zur Wahrung des dießfalligen Anspruchs verpflichtet, denselben unter Vorlegung seines Fahr-

## Verordnungen

Die Fahrgäste des Zuges dem  
über, der  
Zeit der Abf.

Die Fahrgäste des Zuges dem  
über, der  
Zeit der Abf.

Die Fahrgäste des Zuges dem  
über, der  
Zeit der Abf.

Die Fahrgäste des Zuges dem  
über, der  
Zeit der Abf.

Die Fahrgäste des Zuges dem  
über, der  
Zeit der Abf.

Die Fahrgäste des Zuges dem  
über, der  
Zeit der Abf.

Die Fahrgäste des Zuges dem  
über, der  
Zeit der Abf.

Die Fahrgäste des Zuges dem  
über, der  
Zeit der Abf.

nicht mitgenommen werden. Der Zuwiderhandelnde für allen aus der Uebertretung des obigen Verbots an fremden Gepäc oder sonst entstehenden Schaden und ver- außerdem in die durch das Bahnpolizeireglement be- te Strafe.

Jägern und im öffentlichen Dienste stehenden Personen noch die Mitführung von Handmunition gestattet.

Der Lauf eines mitgeführten Gewehres muß nach oben en werden.

Es ist sehr wünschenswerth, daß bei jedem Personenzuge auch ein III. Classe für Nichtraucher bestimmt werde. (GZ. 17. Nov. 1874, 0023, GZ. 1874:131.)

Die nach §. 22, Absatz 4, des Betriebsreglements vom Jahre 1874 zu und den im öffentlichen Dienste stehenden Personen gestattete Mit- ing von Handmunition ist nur als die zulässige Mitnahme der hier- : begriffenen Gegenstände seitens der betreffenden Personen in das denselben selbst benützte Coupé aufzufassen, nicht aber auch als eine iahme von den für die Aufgabe von Reisegepäck in §. 24 des Be- sreglements gegebenen Anordnungen zu betrachten.

Selbstverständlich haben die hiezu berufenen bahnämtlichen Organe in Fällen der Mitnahme von Handmunition in die Personenwagen if zu achten, daß hiedurch den für die Mitnahme von Handgepäck enen allgemeinen Bestimmungen des §. 27 des Betriebsreglements entgegengehandelt oder durch eine mangelhafte Verpackungsweise eine bare Gefahr herbeigeführt werde. (SM. 14. Febr. 1876, Z. 3069, 1876:21.)

In dem Ausdrücke „Jägern“ im §. 22 des Betriebsreglements sind allein berufsmäßige Jäger und Forstleute, sondern auch Jagdherren Jägliabhaber inbegriffen, und unter „Handmunition“ ist ein die hl von dreihundert Stück Patronen nicht übersteigender Munitions- ith zu verstehen, welcher von den betreffenden Jägern nicht in ein- : Umhüllung, sondern nur in eigens dafür bestimmten Behältern ten, Patronen- und Jagdtaschen, Casseten zc.) oder in ihrem Hand- le wohl verwahrt, in das Coupé mitgenommen werden darf.

Die Dimensionen dieser Gepäckstücke, die der betreffende Reisende unter er Obhut zu behalten hat, müssen selbstverständlich den für die Mit- e von Handgepäck gegebenen allgemeinen Bestimmungen des §. 27 Betriebsreglements, wornach nur kleine, leicht tragbare Gegenstände n Wagen mitgeführt werden dürfen, entsprechen.

Die Auslieferung und Aufgabe solcher Gepäckstücke, in welchen Muni- verpackt ist, bei der Gepäckexpedition als Reisegepäck ist im Sinne der 2 und 24 des Betriebsreglements strenge untersagt.

Die Versendung der die Anzahl von 300 Stück Patronen übersteigenden itionsquantitäten ist nur mit den hiefür eigens bestimmten, periodisch renden sogenannten Feuerzügen gestattet.

Der Erlaß vom 14. Februar 1876, Z. 3069, dessen Bestimmungen : gegenwärtige Vorschrift einbezogen worden sind, ist hiemit als gegen- los anzusehen.

Der königliche ungarische Communicationsminister, mit welchem ich als das Einvernehmen gepflogen habe, trifft unter Einem die gleiche nung für die Eisenbahnen der Länder der ungarischen Krone. (SM. ebr. 1880, Z. 4401, GZ. 1880:25.)

billets sogleich nach Ankunft des verspäteten Zuges dem Stationsvorsteher anzumelden. Letzterer hat hierüber, der Stationsvorsteher der Abgangsstation über die Zeit der Rückkunft eine Bescheinigung zu ertheilen.

Wenn Elementarereignisse oder andere Hindernisse die Fahrt auf einer Strecke der Bahn unzulässig machen, so muß für die Weiterbeförderung bis zur fahrbaren Strecke mittelst anderer Fahrgelegenheiten nach Thunlichkeit so lange gesorgt werden, bis für jeden einzelnen Fall eine besondere Anordnung getroffen sein wird. Die Reisenden können jedoch nicht verlangen, daß die Weiterbeförderung mittelst anderer Fahrgelegenheiten um die für die Fahrt auf der Eisenbahn erlegten Gebühren von letzterer besorgt werde.

Betriebsstörungen und Zugverspätungen sind auf den Stationen durch Anschlag an einer dem Publikum leicht zugänglichen Stelle in deutlich erkennbarer Weise sofort bekannt zu machen.

Die Verwaltung wird eingeladen, in der Folge jede wie immer geartete Unterbrechung des Betriebes, welche geeignet ist, auf den Betrieb durch länger als 1--2 Tage störend einzuwirken, sowie die eventuellen Hilfs- und Ersatzrouten dem Reichs-Kriegsministerium und den bezüglichen Territorialcommanden ungesäumt zur Anzeige zu bringen. (S.M. 28. Jan. 1883, B. 2373, G.B. 1883:23.)

### Mitnahme von Hunden u. Tabakrauchen. Mitnahme feuergefährlicher Gegenstände.

§. 22. Hunde und andere Thiere dürfen in den Personenwagen nicht mitgeführt werden. Ausgenommen hievon sind jedoch kleine Hunde, welche auf dem Schooße getragen werden, sofern gegen deren Mitnahme von den Mitreisenden desselben Coupés Einspruch nicht erhoben wird.

Das Tabakrauchen ist in allen Wagenklassen gestattet; in der ersten Wagenklasse jedoch nur unter Zustimmung aller in demselben Coupé Mitreisenden, insofern nicht besondere Rauchcoupés dieser Klasse im Zuge vorhanden sind. In jedem Personenzuge müssen Coupés zweiter und wo thunlich auch dritter Klasse für Nichtraucher vorhanden sein. Die Tabakspfeifen müssen mit Deckeln versehen sein.

Feuergefährliche Gegenstände, sowie alles Gepäck, welches Flüssigkeiten und andere Gegenstände enthält, die auf irgend eine Weise Schaden verursachen können, insbesondere geladene Gewehre, Schießpulver, leicht entzündbare Präparate und andere Sachen gleicher Eigenschaft, dürfen in den Personen-

nicht mitgenommen werden. Der Zuwiderhandelnde : allen aus der Uebertretung des obigen Verbots an den Gepäc oder sonst entstehenden Schaden und ver-  
erdem in die durch das Bahnpolizeireglement be-  
Strafe.

ern und im öffentlichen Dienste stehenden Personen  
die Mitführung von Handmunition gestattet.

Lauf eines mitgeführten Gewehres muß nach oben  
werden.

st sehr wünschenswerth, daß bei jedem Personenzuge auch ein  
I. Classe für Nichtraucher bestimmt werde. (GZ. 17. Nov. 1874,  
, GZ. 1874:131.)

nach §. 22, Absatz 4, des Betriebsreglements vom Jahre 1874  
nd den im öffentlichen Dienste stehenden Personen gestattete Mit-  
von Handmunition ist nur als die zulässige Mitnahme der hier-  
griffenen Gegenstände seitens der betreffenden Personen in das  
lben selbst benützte Coupé aufzufassen, nicht aber auch als eine  
e von den für die Aufgabe von Reisegepäck in §. 24 des Be-  
lements gegebenen Anordnungen zu betrachten.

stverständlich haben die hiezu berufenen bahnämtlichen Organe in  
en der Mitnahme von Handmunition in die Personenwagen  
achten, daß hiedurch den für die Mitnahme von Handgepäck  
allgemeinen Bestimmungen des §. 27 des Betriebsreglements  
gegengehandelt oder durch eine mangelhafte Verpackungweise eine  
Gefahr herbeigeführt werde. (HM. 14. Febr. 1876, S. 3069,  
:21.)

em Ausdrücke „Jägern“ im §. 22 des Betriebsreglements sind  
in berufsmäßige Jäger und Forstleute, sondern auch Jagdherren  
liebhaber inbegriffen, und unter „Handmunition“ ist ein die  
on dreihundert Stück Patronen nicht übersteigender Munitions-  
u verstehen, welcher von den betreffenden Jägern nicht in ein-  
hüllung, sondern nur in eigens dafür bestimmten Behältern  
Patronen- und Jagdtaschen, Casseten etc.) oder in ihrem Hand-  
ohl verwahrt, in das Coupé mitgenommen werden darf.

Dimensionen dieser Gepäckstücke, die der betreffende Reisende unter  
bhut zu behalten hat, müssen selbstverständlich den für die Mit-  
on Handgepäck gegebenen allgemeinen Bestimmungen des §. 27  
ebtsreglements, wornach nur kleine, leicht tragbare Gegenstände  
agen mitgeführt werden dürfen, entsprechen.

Auslieferung und Aufgabe solcher Gepäckstücke, in welchen Muni-  
t ist, bei der Gepäckexpedition als Reisegepäck ist im Sinne der  
id 24 des Betriebsreglements strenge untersagt.

fersendung der die Anzahl von 300 Stück Patronen übersteigenden  
squantitäten ist nur mit den hiefür eigens bestimmten, periodisch  
en sogenannten Feuerzügen gestattet.

Erlaß vom 14. Februar 1876, S. 3069, dessen Bestimmungen  
enwärtige Vorschrift einbezogen worden sind, ist hiemit als gegen-  
anzusehen.

önigliche ungarische Communicationsminister, mit welchem ich  
das Einvernehmen gepflogen habe, trifft unter Einem die gleiche  
g für die Eisenbahnen der Länder der ungarischen Krone. (HM.  
1880, S. 4401, GZ. 1880:25.)

Es wurde mehrfach die Wahrnehmung gemacht, daß auf einigen in Wien einmündenden Bahnen, insbesondere aber bei den Localzügen die Bestimmungen des §. 22 des Eisenbahnbetriebsreglements, betreffend das Tabakrauchen, nicht beobachtet werden und das Zugbegleitungspersonal es unterläßt, das Tabakrauchen in den für Nichtraucher bestimmten Coupés zu untersagen. (GZ. 7. Juli 1881, S. 7792, GZ. 1881:109.)

### **Ausschluß trunkener oder renitenter Personen von der Fahrt.**

**§. 23.** Wer die vorgeschriebene Ordnung nicht beobachtet, sich den Anordnungen des Dienstpersonals nicht fügt oder sich unanständig benimmt, wird ohne Anspruch auf den Ersatz des bezahlten Fahrgeldes von der Mit- und Weiterreise ausgeschlossen. Namentlich dürfen trunkene Personen zum Mitfahren und zum Aufenthalte in den Wartesälen nicht zugelassen und müssen ausgewiesen werden, wenn sie unbemerkt dazu gelangen.

Erfolgt die Ausweisung unterwegs, oder werden die betreffenden Personen zurückgewiesen, nachdem sie ihr Gepäck bereits der Expedition übergeben haben, so haben sie keinen Anspruch darauf, daß ihnen dasselbe anderswo, als auf der Station, wohin es expedirt worden, wieder verabfolgt wird.

### **b. Beförderung des Reisegepäcks.**

#### **Begriff des Reisegepäcks.**

**§. 24.** Als Reisegepäck wird in der Regel nur, was der Reisende zu seinem und seiner Angehörigen Reisebedürfnisse mit sich führt, namentlich Koffer, Mantel- und Reisefäcke, Gutschachteln, kleine Kisten u. dergl. befördert; größere kaufmännisch verpackte Kisten, Tonnen, sowie andere nicht zu den Reisebedürfnissen zu rechnende Gegenstände können ausnahmsweise zugelassen werden. Gegenstände, welche von der Beförderung als Frachtgut, sowie nach §. 22 alin. 3 von der Mitnahme in die Personenwagen ausgeschlossen sind, dürfen auch als Reisegepäck nicht aufgegeben werden, bei Vermeidung der im §. 48 festgesetzten Folgen.

### **Art der Verpackung. Entfernung älterer Post- und Eisenbahnzeichen.**

**§. 25.** Reisegepäck, welches nicht sicher und dauerhaft verpackt ist, kann zurückgewiesen werden. Die Gepäckstücke



on älteren Post- und Eisenbahnzeichen befreit sein. nicht der Fall und findet in Folge dessen eine Ver- z des Gepäcks statt, so kommt die Eisenbahn für den wachsenen Schaden nicht auf.

### Einlieferung des Gepäcks.

6. Die Mitnahme des Gepäcks, welches nicht spä- 5 Minuten vor Abgang des Zuges unter Vorzeigung billets in die Gepäckexpedition eingeliefert ist, kann isprucht werden.

ausnahmsweise und unter Vorbehalt späterer Ex- in dringenden Fällen Gepäck auch unexpedirt mit- n, so wird solches bis zum Zeitpunkte der Expedition Transport aufgegeben nicht angesehen.

elbe gilt für die Annahme von Reisegepäck auf n.

Gepäckfracht muß sofort, bei Vermeidung des Nach- aß die Beförderung unterbleibt, berichtigt werden.

### Mitnahme von Handgepäck.

7. Kleine, leicht tragbare Gegenstände können, wenn reisenden dadurch nicht belästigt werden, von den in den Wagen mitgeführt werden, sofern Zoll- und -schriften solches gestatten. Für solche in den Wagen mene Gegenstände werden Gepäckscheine nicht aus- sie sind von den Reisenden selbst zu beaufsichtigen. r denselben Voraussetzungen ist Reisenden IV. Classe Mitführung von Handwerkszeug, Tornistern, Trag- Körben, Säcken, Kiepen 2c. und anderen Gegen- welche Fußgänger bei sich führen, nach Entscheidung onsvorstandes gestattet.

### Gepäckscheine und Auslieferung des Gepäcks.

8. Gegen Einlieferung des Gepäcks, wobei die ig des Fahrbillets verlangt werden kann, erhält der einen Gepäckschein. Dem Inhaber dieses Scheines, itimation die Verwaltung zu prüfen nicht verpflichtet das Gepäck nur gegen Rückgabe des Scheines, welche verwaltung von jedem weiteren Anspruche befreit, rt.

Der Inhaber des Gepäckscheines ist berechtigt, nach Ankunft des Zuges, zu welchem das Gepäck zum Transporte aufgegeben ist, am Bestimmungsorte die sofortige Auslieferung des Gepäcks nach Ablauf der zur ordnungsmäßigen Ausladung und Ausgabe, sowie zur etwaigen steueramtlichen Abfertigung erforderlichen Zeit im Locale der Gepäckerpedition zu verlangen. Will derselbe die sofortige Auslieferung des Gepäcks nicht erwarten, so kann er dasselbe innerhalb 24 Stunden nach dessen Ankunft in bestimmten Expeditionsstunden gegen Rückgabe des Scheines in der Gepäckerpedition abfordern oder abfordern lassen. Wird das Gepäck innerhalb 24 Stunden nicht abgeholt, so ist für dasselbe das vorgeschriebene Lagergeld zu entrichten.

In Ermangelung des Gepäckscheines ist die Verwaltung zur Aushändigung des Gepäcks nur nach vollständigem Nachweise der Empfangsberechtigung gegen Ausstellung eines Reversees und nach Umständen gegen Sicherheit verpflichtet.

In der Regel soll das Gepäck nur auf der Station verabfolgt werden, wohin es aufgenommen ist. Insofern Zeit und Umstände, sowie Zoll- und Steuervorschriften dieß gestatten, kann jedoch auf Verlangen des Reisenden das Gepäck auch auf einer vorliegenden Station zurückgegeben werden. In einem solchen Falle hat der Reisende bei der Auslieferung des Gepäcks den Gepäckschein zurückzustellen und das Fahrbillet vorzuzeigen.

### Haftpflicht der Eisenbahn für Reisegepäck.

§. 29. Die Eisenbahn haftet von dem Zeitpunkte der Aushändigung des Gepäckscheines ab für die richtige und unbeschädigte Ablieferung der Gepäckstücke, und zwar im Allgemeinen nach den im Abschnitt III (Beförderung von Gütern) enthaltenen Bedingungen und Abreden, soweit solche auf die Beförderung von Reisegepäck anwendbar sind, insbesondere aber nach folgenden Grundsätzen:

- a) Ist von dem Reisenden ein höherer Werth nicht declared, so wird im Falle des Verlustes oder der Beschädigung der wirklich erlittene Schaden vergütet; dieser jedoch in einem höheren Betrage als mit sechs Silber Silber für jedes Kilogramm nach Abzug des Gewichts des unversehrten Inhaltes des bloß beschädigten Stückes nicht beansprucht werden.

- b) Ist von dem Reisenden ein höherer Werth declarirt, so wird mit der Gepäckfracht ein Frachtzuschlag erhoben, welcher für jede, wenn auch nur angefangenen 150 Kilometer, die das Gepäck von der Absende- bis zur Bestimmungsstation zu durchlaufen hat, im Minimum 10 kr. beträgt und 2 pro mille der ganzen declarirten Summe nicht übersteigen darf.

Die Werthdeclaration hat nur dann eine rechtsverbindliche Wirkung, wenn sie von der Expedition der Abgangstation im Gepäckscheine eingeschrieben ist.

- c) Die Verwaltung ist von jeder Verantwortlichkeit für den Verlust von Reisegepäck frei, wenn es nicht innerhalb acht Tagen nach Ankunft des Zuges (§. 28) auf der Bestimmungsstation abgefordert wird.

Der Reisende, welchem das Gepäck nicht überliefert werden würde, kann verlangen, daß ihm auf dem Gepäckscheine Tag und Stunde der geschehenen Abforderung des Gepäcks von der Gepäckexpedition bescheinigt werde.

Für den Verlust und die Beschädigung von Reisegepäck, welches von dem Reisenden nicht zum Transporte aufgegeben worden ist, insbesondere für den Verlust und die Beschädigung der in den Wagen mitgenommenen Gegenstände (§§. 26, 27), wird nur Gewähr geleistet, wenn ein Verschulden der Bahnverwaltung oder ihrer Leute nachgewiesen ist.

### In Verlust gerathene Gepäckstücke.

§. 30. Fehlende Gepäckstücke werden erst nach Ablauf von drei Tagen nach der Ankunft des Zuges, zu welchem derselben aufgegeben sind, auf der Bestimmungsstation des Reisenden als in Verlust gerathen betrachtet, und ist der Reisende erst dann befugt, mit Ausschluß aller weiteren Entschädigungsansprüche desselben, die Zahlung der im §. 29 bestimmten Garantiesumme zu fordern.

Falls das verloren gegangene Gepäckstück später gefunden wird, ist hievon der Reisende, sofern sein Aufenthalt zu ermitteln ist, ungeachtet der Empfangnahme der Entschädigung, zu benachrichtigen, und kann derselbe innerhalb vier Wochen nach erhaltener Nachricht verlangen, daß ihm das Gepäckstück gegen Rückerstattung des für den Verlust erhaltenen Schadensbezuges, und zwar nach seiner Wahl entweder am Bestimmungs- oder frachtfrei am Aufgabsorte verabsolgt werde.

### Haftpflicht der Eisenbahn für versäumte Lieferungszeit.

**§. 31.** Die Haftpflicht der Eisenbahn für Versäumung der Lieferungszeit (§. 28) richtet sich nach folgenden Bestimmungen:

1. Der für Versäumung der Lieferungszeit zu leistende Ersatz des nachzuweisenden Schadens, sobald solcher überhaupt eintritt, kann nur im Betrage von 10 fr. für jedes Kilogramm des ausgebliebenen Gepäcks und jeden angefangenen Tag der Versäumniß bis dahin, daß das Gepäck als in Verlust gerathen anzusehen ist (§. 30), beansprucht werden. Will der Reisende die Höhe des wegen verspäteter Lieferung zu leistenden Schadenersatzes als die Höhe des Interesses an der rechtzeitigen Lieferung sich sichern, so hat er die dießfallige Erklärung mindestens  $\frac{1}{2}$  Stunde vor Abgang des Zuges, mit welchem die Beförderung geschehen soll und nach den Betriebsvorschriften geschehen kann, in der Gepäckerpetition abzugeben. Sie hat nur dann rechtsverbindliche Wirkung, wenn sie von dieser im Gepäckscheine vermerkt ist. Die hierfür zu entrichtende Vergütung darf 2 pro mille der angegebenen Interessensumme für jede angefangenen 150 Kilometer, welche das Gepäck von der Absende- bis zur Bestimmungsstation zu durchlaufen hat, mit einem Minimalbetrage von 50 fr. und unter Abrundung der zu entrichtenden Beträge auf ganze Kreuzer nicht übersteigen. Dagegen wird der Reisenden als Schadenersatz für die verspätete Lieferung derjenige Betrag desselben von der Eisenbahn geleistet, welcher innerhalb des declarirten Betrages nachgewiesen werden kann.

2. Die Eisenbahn ist von der Haftung für den Schaden, welcher durch Versäumung der Lieferungszeit entstanden ist, befreit, sofern sie beweist, daß sie die Verspätung durch Anwendung der Sorgfalt eines ordentlichen Frachtführers nicht habe abwenden können.

### Gepäckträger.

**§. 32.** Auf denjenigen Stationen, wo sich Gepäckträger befinden, können die Reisenden sich derselben, jedoch ohne Verantwortlichkeit der Verwaltung für den von der Eisenbahn nicht übernommenen Transport des Gepäcks nach und von den Localen der Gepäckerpetitionen bedienen. Die Gepäckträger sind durch die Dienstabzeichen erkennbar und mit

gedruckten Dienstsanweisung versehen, welche sie, sowie gedruckte Gebührentaxe, im Dienste bei sich führen und Verlangen vorzeigen müssen. Sie haben eine mit der Nummer des Gepäcsträgers versehene Marke bei Empfangnahme des Gepäckscheines zu verabsolgen.

Auf größeren Stationen müssen Einrichtungen bestehen, welche es dem Reisenden ermöglichen, sein Gepäck ohne Verantwortlichkeit der Verwaltung einem Bahnbediensteten (Portier) zu einer festgesetzten Gebühr zur vorübergehenden Aufbewahrung zu übergeben.

### Zurückgelassene Gegenstände.

§. 33. Alle im örtlichen Bezirke der Bahnverwaltung in den Wagen zurückgelassenen, an die Eisenbahn abgegebenen Gegenstände werden mindestens drei Monate lang verwahrt. Erst nach Ablauf dieser Frist wird mit denselben nach Maßgabe der bei den einzelnen Bahnen darüber bestehenden Bestimmungen verfahren.

Gegenstände, welche dem Verderben ausgesetzt sind, können möglichst verkauft werden, sobald deren Verderben zu befürchten steht, und wird in diesem Falle der Erlös bis zum Ablauf der festgesetzten Frist zur Disposition des Berechtigten.

Im Uebrigen unterliegen dergleichen gefundene Gegenstände der in den gesetzlichen Vorschriften vorgezeichneten Behandlung.

Die von einem Reisenden im Eisenbahnwagen aus Versehen zurückgelassenen Gegenstände sind als im Gewahrsam der Eisenbahnverwaltung befindlich anzusehen. — Dem Conducteur, welcher vermöge seiner Amtsvorschriften die Waggonn revivirt und hierbei solche zurückgelassene Gegenstände findet, gebührt daher kein Finderlohn. (O. G. B. 18. Februar 1874, B. 1820; R. 118.)

### c. Beförderung von Leichen.

#### Beförderungsbedingungen.

§. 34. Der Transport einer Leiche muß, wenn er von Ausgangsstation des Zuges erfolgen soll, wenigstens sechs Stunden, auf einer Zwischenstation wenigstens zwölf Stunden vorher angemeldet werden.

Die Leiche muß in einer Sarge luftdicht eingeschlossen, dieser von einer hölzernen Kiste umgeben sein. Der Transport kann auch im Leichenwagen stattfinden.

Der Leiche muß ein Begleiter beigegeben werden, welcher ein Fahrbillet zu lösen hat.

Bei der Aufgabe muß der vorschriftsmäßige Leichenpaß beigebracht werden, welchen die Eisenbahn übernimmt und bei Ablieferung der Leiche zurückstellt. Die tarifmäßigen Transportgebühren müssen bei der Aufgabe entrichtet werden.

Wer unter falscher Declaration Leichen zur Beförderung bringt, hat außer der Nachzahlung der verkürzten Fracht vom Abgangs- bis zum Bestimmungsorte das Vierfache dieser Frachtgebühr als Conventionalstrafe zu entrichten.

Innerhalb sechs Stunden nach Ankunft des Zuges auf der Bestimmungsstation muß die Leiche abgeholt werden, widrigenfalls sie nach der Verfügung der Ortsobrigkeit beigelegt wird.

Nach einer Mittheilung des Ministeriums des Innern vom 3. August 1871, B. 9404, sind nunmehr in den im Reichsrathe vertretenen Königreichen und Ländern neben der politischen Landesstelle auch die politischen Bezirksbehörden und die Communalämter (Magistrate) der mit einem eigenen Gemeindestatute versehenen Städte zur Ausstellung von Leichenpässen ermächtigt. (S.M. 13. Aug. 1871, B. 16867, G. B. 1871: 68.)

#### d. Beförderung von Equipagen und anderen Fahrzeugen.

Annahme und Beförderung. Einlieferungszeit.

§. 35. Equipagen und andere Fahrzeuge werden nur auf und nach den zu deren Annahme bestimmten Stationen zur Beförderung angenommen. Sie müssen zwei Stunden vor Abgang des Zuges angemeldet und spätestens eine Stunde vorher zur Expedition aufgeliefert werden. Auf Zwischenstationen kann auf eine sichere Beförderung derselben mit dem vom Versender gewünschten Zuge nur dann gerechnet werden, wenn sie 24 Stunden vorher angemeldet worden.

Equipagen und andere Fahrzeuge mit den Eil- und Schnellzügen zu befördern, ist die Eisenbahn nicht gehalten.

Die Reisenden dürfen während der Fahrt nicht in ihren Equipagen bleiben.

Auslieferung.

§. 36. Nach Ankunft auf der Bestimmungsstation wird gegen Rückgabe der etwa ertheilten Quittung die Equipage oder das Fahrzeug ausgeliefert und muß spätestens innerhalb

2 Stunden abgeholt werden, wenn die Ankunft bis Abends 6 Uhr erfolgt. Trifft dagegen der Zug auf der Bestimmungsstation erst später ein, so läuft diese Frist erst von Morgens 6 Uhr des folgenden Tages an. Für jede Stunde längeren Verweilens ist die Verwaltung ein Standgeld zu fordern berechtigt.

### Belassung von Reisegepäck in den Equipagen.

§. 37. Den Begleitern der Equipagen und Fahrzeuge steht es frei, Reisegepäck (§. 24) in denselben zu belassen, sofern nicht Zoll- und Steuervorschriften entgegenstehen (siehe §. 38).

### Haftpflicht der Eisenbahn für Fahrzeuge.

§. 38. Die Eisenbahn haftet für die beförderten Equipagen und Fahrzeuge nach den für den Güterverkehr geltenden Bedingungen und Abreden, soweit sie auf den Gegenstand anwendbar sind. Sie haftet aber nicht für denjenigen Schaden, welcher aus der Gefahr entstanden ist, deren Abwendung durch die von ihr vorgeschriebene oder von dem Versender freiwillig übernommene Begleitung bezweckt wird.

Dabei gilt als bedungen, daß bei Verfolgung von Entschädigungsansprüchen für Verlust oder Beschädigung der der Schadensberechnung nach den geltenden gesetzlichen Bestimmungen zu Grunde zu legende Werth den vom Aufgeber declarirten Werth nicht übersteigen soll.

Eine solche Werthangabe ist nur für die Equipage oder für das Fahrzeug selbst, nicht für die darin befindlichen Gegenstände (§. 37) zulässig.

In Bezug auf letztere haftet die Eisenbahn nicht für den Schaden, welcher aus der Gefahr entstanden ist, deren Abwendung durch die Begleitung bezweckt wird, für Schäden anderer Art aber nur, wenn ein Verschulden der Bahnverwaltung oder ihrer Leute nachgewiesen ist.

Ist Werthangabe gewählt, so wird der im Tarif angegebene Transportpreis der Equipage oder des Fahrzeuges um einen bestimmten Satz erhöht. Dieser Satz darf 1 pro mille der für jedes Fahrzeug declarirten ganzen Summe für jede angefangenen 150 Kilometer der ganzen Transportstrecke mit einem Minimalbetrage von 5 fr. und Abrundung des zu entrichtenden Betrages auf ganze Kreuzer nicht übersteigen. Ist Werthangabe nicht erfolgt, so gilt als bedungen, daß der nach den gesetzlichen Bestimmungen zu ermittelnde und zu

erfetzende Werth jedes Fahrzeuges, einschließlich der darin befindlichen Gegenstände, weder in Verlust- noch in Beschädigungsfällen den Betrag von 450 fl. Silber übersteigen soll.

Die Angabe eines höheren Werthes als 450 fl. für eine unter Begleitung versendete Equipage hat nur dann eine rechtsverbindliche Wirkung, wenn sie von der Expedition der Abgangsstation im Transportscheine vermerkt ist; die Angabe eines höheren Werthes der ohne Begleitung versendeten Equipagen erfolgt nach den für Frachtgüter gegebenen Vorschriften (§. 68).

### Lieferungszeit.

**§. 39.** Der Transport begleiteter Equipagen und anderer Fahrzeuge, welche mit den Personenzügen befördert werden, geschieht mit dem Zuge bis zur Bestimmungsstation, zu welchem sie aufgegeben sind; sofern sie aber unterwegs aus einem Zuge in einen anderen übergehen müssen, brauchen sie erst mit dem nächstfolgenden Personenzuge einzutreffen.

Die Lieferzeit für alle anderen Equipagen und Fahrzeuge ist die für gewöhnliches Gut vorgesehene.

Die Haftpflicht für den durch Versäumung dieser Lieferfrist entstandenen Schaden erstreckt sich der Regel nach nicht weiter, als auf Zahlung von höchstens 15 fl. für jede ausgebliebene Equipage und jeden angefangenen Tag der Versäumniß. Die Declaration eines höheren Interesses der rechtzeitigen Lieferung begleiteter Equipagen und anderer Fahrzeuge hat nur dann eine rechtsverbindliche Wirkung, wenn sie von der Expedition der Abgangsstation im Transportscheine vermerkt ist; für Equipagen ohne Begleitung erfolgt die Declaration nach den für Frachtgüter gegebenen Vorschriften.

In beiden Fällen wird ein Frachtzuschlag erhoben, welcher für jede 7.5 Kilometer und für jede angefangenen 30 fl. der ganzen declarirten Summe  $\frac{1}{4}$  fr. unter Abrundung auf ganze Kreuzer mit einem Minimalsatz von 15 fr. nicht übersteigen darf.

### e. Beförderung von lebenden Thieren.

Annahme. Ein- und Ausladen. Ausschließung kranker und wilder Thiere.

**§. 40.** Lebende Thiere werden nur auf und nach den zu deren Annahme bestimmten Stationen zur Beförderung



angenommen. Der Absender, beziehungsweise Empfänger muß das Ein- und Ausladen in die Wagen und aus denselben, sowie die zur Befestigung der Thiere erforderlichen Mittel und das Anbinden selbst besorgen oder besorgen lassen, sich auch von der sicheren Anlegung der Thiere selbst überzeugen.

Kranke Thiere werden zur Beförderung nicht angenommen. Inwiefern der Transport von Thieren wegen der Gefahr einer Verschleppung von Seuchen ausgeschlossen ist, richtet sich nach den bestehenden Sanitätsvorschriften.

Zum Transporte wilder Thiere ist die Eisenbahn nicht verpflichtet.

Bei der Beförderung anderer lebender Thiere ist die Eisenbahnverwaltung Begleitung zu fordern berechtigt. Die Begleiter haben — sofern der Stationsvorstand nicht Ausnahmen zuläßt — ihren Platz in den betreffenden Viehwagen zu nehmen und die Beaufsichtigung des Viehes während des Transportes zu bewirken. Bei kleinem Vieh, insbesondere Geflügel, wenn es in tragbaren, gehörig verschlossenen Käfigen (luftigen und hinlänglich geräumigen Behältern) aufgegeben wird, bedarf es der Begleitung nicht.

Die den Sendungen von Hornvieh in Wagenladungen beigegebenen Viehbegleiter sind auf der Hin- und Rückfahrt unentgeltlich zu befördern.

Besteht eine Sendung aus mehreren Wagenladungen, so hat auf je drei Wagen ein Begleiter diese Begünstigung zu genießen.

Die Begleiter sind im Sinne des Punktes 86 der Grundzüge der Vorschriften für den Verkehrsdienst auf Eisenbahnen, ad 2, unterzubringen, und haben die Beaufsichtigung und Wartung des Viehes während des Transportes zu bewirken.

Die Begünstigung der freien Fahrt der Viehbegleiter erlischt, sobald dieselben einen andern Zug als den, mit welchem die Thiere transportirt werden, benutzen wollen. (S.M. 22. December 1881, B. 41101, U.B. 1882 : 1.)

### Beförderung von Hunden.

**§. 41.** Die Beförderung der Hunde geschieht in abgeordneten Verhältnissen.

Der Transportpreis muß bei der Aufgabe des Hundes gegen Lösung eines Scheines bezahlt werden, gegen dessen Zurückerlieferung nach beendeter Fahrt der Hund verabsolgt wird. Hunde, welche nach Ankunft auf der Bestimmungsstation nicht sofort abgeholt werden, zu verwahren, ist die Verwaltung nicht verpflichtet. Diese Bestimmungen finden jedoch nur auf solche Hunde Anwendung, welche als Begleiter von Passagieren mit Personenzügen befördert werden, anderenfalls

gelten für die Beförderung von Hunden ebenfalls die allgemeinen Vorschriften der §§. 40 und 43.

### Beförderung von Pferden.

**§. 42.** Mit welchen Zügen und in welcher Zahl die Beförderung von Pferden stattfindet, hängt von dem Ermessen der Eisenbahn ab.

Die Pferde müssen wenigstens eine Stunde vor Abgang der Züge zur Einbringung in die Wagen bereit stehen. Wenn der Zug in der Nacht oder des Morgens früh vor 7 Uhr abgeht, müssen die Pferde bis 8 Uhr Abends angemeldet werden.

Auf die Versendung von Zwischenstationen ab kann mit Sicherheit nur im Falle vorhergehender Verständigung mit dem Stationsvorstande gerechnet werden.

Bei der Ankunft am Bestimmungsorte werden die Pferde gegen Rückgabe der etwa ausgestellten Beförderungsscheine ausgeliefert, das Abführen derselben muß spätestens eine Stunde nach der Ankunft auf dem Bahnhofe geschehen.

Mit Ablauf dieser Frist ist, selbst wenn die Pferde im Freien auf dem Bahnhofe stehen bleiben, die Eisenbahnverwaltung ein Standgeld zu erheben berechtigt.

Der Fahrpreis der Pferde ist am Abgangsorte zu entrichten.

### Beförderung von anderen Thieren.

**§. 43.** Die Quantität der gleichzeitig zu befördernden sonstigen Thiere, sowie die Züge, mit welchen sie zu befördern, bestimmt die Eisenbahn. Namentlich hängt die Mitnahme einzelner Stücke davon ab, ob paßlicher Raum vorhanden ist und kann daher im voraus nicht zugesichert werden.

Der Fahrpreis ist am Absendungsorte zu erlegen.

Im internen österreichisch-ungarischen Verkehr kann der Fahrpreis bei Aufgabe gegen Frachtbrief nach Wahl des Aufgebers auch an den Empfänger zur Zahlung überwiesen werden.

Die Thiere müssen zwei Stunden vor Abgang des Zuges auf den Bahnhof gebracht und, wenn der Zug in der Nachtzeit oder des Morgens vor 7 Uhr abgeht, bis 8 Uhr Abends vorher angemeldet werden. Bei der Ankunft an dem Bestimmungsorte werden die Thiere gegen Rückgabe der Beförderungsscheine ausgeliefert; das Ausladen und Abtreiben muß spätestens zwei Stunden nach Ankunft auf dem Bahnhofe geschehen. Nach Ablauf dieser Frist ist die Eisenbahn-

ltung berechtigt, die Thiere auf Gefahr und Kosten des andern in Verpflegung zu geben oder ein Standgeld zu zahlen, falls sie dem Vieh einen ferneren Aufenthalt auf Bahnhöfen gestattet.

Nach den §§. 42 und 43 des Betriebsreglements ist die Bestimmung, wer, zu welchen Zügen und in welcher Anzahl Pferde und andere zur Beförderung angenommen werden, dem Ermessen der Eisenbahn überlassen, während andererseits für die Anmeldung und Bereitstellung Thiere in den Stationen gewisse Termine festgestellt sind, welche die Bahnen einzuhalten haben.

Diese Anordnung erheischt, daß die betreffenden Züge für die Dauer der Fahrplanperiode festgesetzt und durch Rundmachung, sowie durch Anschlag in den Expeditionslocalen zur allgemeinen Kenntniß gebracht werden, wie es auch nicht minder nothwendig erscheint, für den Anschluß der Thiere mit den betheiligten Bahnverwaltungen derartige Vereinbarungen zu treffen, daß bei der Viehbeförderung unnöthige Aufenthalte auf den Rangstationen vermieden werden. (S. 27. April 1875, S. 12927, 1875 : 49).

### Haftpflicht der Eisenbahn für Thiere.

§. 44. Die Haftpflicht der Eisenbahn für Verlust und Beschädigung zur Beförderung übernommener Hunde, Pferde und sonstiger lebender Thiere richtet sich nach den für den Verkehr im Abschnitte III enthaltenen Vertragsbedingungen, soweit solche auf den Transport von Thieren anwendbar sind.

Die Eisenbahn haftet aber nicht für den Schaden, welcher aus der mit dem Transporte der Thiere für dieselben verbundenen besonderen Gefahr entstanden ist; sie leistet daher insondere keinen Ersatz, wenn der Verlust oder die Beschädigung durch Entspringen, Fallen, Stoßen, Ersticken oder sonstige Ursachen beim Einladen, Ausladen, während des Transportes oder beim Aufenthalte auf dem Bahnhöfen entstanden ist. Auch haftet sie nicht für den Schaden, welcher aus der Gefahr entstanden ist, deren Abwendung durch die von der Eisenbahn geforderte Begleitung bezweckt wird. Dahin sind alle Fälle zu rechnen, welche nicht aus einer von der Eisenbahn zu vertretenden Beschädigung des zum Transporte bestimmten Fahrzeuges entstehen, namentlich auch diejenigen, welche durch gehörige Beaufsichtigung, Wartung und Fütterung der Thiere während des Transportes abgewendet werden können. Tritt Ersatzpflicht ein, so bilden, sowohl in Verlust- als in Beschädigungsfällen, der vom Aufgeber declarirte Werth, wenn aber eine solche Werthangabe nicht erfolgt ist, die nach den Beträgen die Maximalentschädigungssätze:

300 fl.	—	fr.	für ein Pferd,
100 "	—	"	" Füllen bis zu einem Jahr,
150 "	—	"	" einen Mastochsen,
100 "	—	"	" ein Haupt-Rindvieh,
12 "	50	"	" Kalb bis zu einem Jahr,
45 "	—	"	" Mastschwein,
17 "	50	"	" mageres Schwein,
5 "	—	"	" Ferkel bis zu drei Monaten,
10 "	—	"	" Schaf oder eine Ziege,
5 "	—	"	" einen Hund,
50 "	—	"	" 100 Kilogramm sonstiger Thiere.

Ist Werthangabe gewählt, so ist neben dem tarismäßigen Transportpreise ein Zuschlag zu bezahlen, welcher 1 pro mille der ganzen declarirten Summe für jede angefangenen 150 Kilometer der ganzen Transportstrecke mit einem Minimalbetrage von 5 fr. und Abrundung des zu entrichtenden Betrages auf ganze Kreuzer nicht übersteigen darf.

Die Angabe eines höheren Werthes hat nur dann eine rechtsverbindliche Wirkung, wenn sie entweder (nämlich in solchen Fällen, wo die Beförderung mittelst Frachtbriefes erfolgt) auf der Adressseite des Frachtbriefes an der dazu bestimmten Stelle durch den Versender mit Buchstaben eingetragen oder auf dem Transportcheine durch die Expedition der Abgangsstation vermerkt ist.

Die Eisenbahn trifft daher im Falle unterlassener Beistellung von Begleitern seitens des Versenders keine Haftung für das Ersticken der Thiere, welches als Folge des Selbstschließens der Wagenthüre eingetreten ist. (OGG. 16. März 1871, Z. 10051; Röll Nr. 73.)

Die Ersatzpflicht für den Schaden, welchen ein aus dem Eisenbahnwaggon entsprungenes Thier auf fremdem Grund und Boden verursacht, trifft nicht die Eisenbahn, sondern den Eigenthümer des Thieres. (OGG. 14. November 1877, Z. 5748; Röll Nr. 229.)

### Lieferungszeit.

§. 45. Die Lieferungszeit setzt sich aus Expeditions- und Transportfrist zusammen und darf nicht mehr betragen als:

1. an Expeditionsfrist . . . . . 1 Tag
2. an Transportfrist für jede auch nur angefangenen 300 Kilometer . . . . . 1 Tag.

Sie beginnt mit der auf die Abstempelung des Frachtbriefes oder Aushändigung des Gepäcks- oder Beförderungsscheines folgenden Mitternacht und ist gewahrt, wenn innerhalb derselben das Vieh auf der Bestimmungsstation zur Abnahme bereit gestellt ist.

Der Lauf der Lieferungsfristen ruht für die Dauer des Aufenthaltes des Viehes auf den Tränkestationen.

Anmerkung: Im internen österreichisch-ungarischen Verkehre kann von der obersten Aufsichtsbehörde für den Uebergang von einer Bahn auf die andere oder selbst auch für den Uebergang von einer Linie auf eine andere Linie derselben Bahnverwaltung ein Zuschlag an der Expeditionsfrist von höchstens 6 Stunden für jeden Uebergang bewilligt werden.

Der Lauf der Lieferungsfristen ruht auch für die Dauer der Verzögerung der Viehtransporte aus Anlaß der ärztlichen Viehbeschau.

Im Uebrigen kommen für die Berechnung derselben sowie auch für die Folgen versäumter Lieferzeit die im Abschnitte III für Eilgut enthaltenen Bestimmungen zur Anwendung.

Anmerkung: Im internen österreichisch-ungarischen Verkehre gilt dieß für die Folgen versäumter Lieferungsfrist nur insofern, als die Transporte zum Eilguttarife befördert werden; es werden daher die Bestimmungen des Abschnittes III für Eilgut oder Fracht in Anwendung gebracht, je nachdem das Vieh als Eilgut oder als Frachtgut zur Beförderung gelangt. \*)

Die Auslieferung von Pferden und Hunden, welche mit Personenzügen befördert werden, kann jedoch in der §. 28 n. 2 für Gepäck bestimmten Frist verlangt werden. Die Declaration eines höheren Interesses an der rechtzeitigen Lieferung hat nur dann eine rechtsverbindliche Wirkung, wenn sie entweder (nämlich in Fällen, wo die Beförderung mittelst Frachtbriefes erfolgt) auf der Adreßseite des Frachtbriefes an der dazu bestimmten Stelle durch den Versender mit Buchstaben eingetragen oder auf dem Transportscheine durch die Expedition der Abgangstation vermerkt ist.

In beiden Fällen wird ein Frachtzuschlag erhoben, welcher für jede 7.5 Kilometer und für jede angefangenen 30 fl. der ganzen declarirten Summe  $\frac{1}{10}$  kr. unter Abrundung auf ganze Kreuzer mit einem Minimalssage von 15 kr. nicht übersteigen darf.

---

\*) Der Verwaltung wird eröffnet, daß die 2. Anmerkung zu §. 45 des Betriebsreglements bloß auf den unmittelbar vorhergehenden Absatz bezogen werden darf, und daß durch dieselbe nur ein Unterschied in der Haftung für Versäumung der Lieferzeit begründet wird, indem die in §. 70 des Betriebsreglements für Eilgut oder Frachtgut verschieden festgesetzten Lieferzeitentschädigungen auch bei Viehtransporten zur Anwendung zu gelangen haben, je nachdem der Tarif für Eilgut oder Frachtgut bezahlt wird.

Der kgl. ungar. Communicationsminister, mit welchem ich dießfalls das Einvernehmen gepflogen habe, trifft unter Einem die gleiche Anordnung für die Eisenbahnen der Länder der ungarischen Krone. (S.M. 1. März 1885, J. 5848, G.B. 1885 : 29.)

### III. Beförderung von Gütern.

#### Uebergang von Bahn zu Bahn.

§. 46. Der Transport von Gütern erfolgt von und nach allen für den Güterverkehr eingerichteten Stationen, ohne daß es behufs des Ueberganges von einer Bahn auf die andere einer Vermittlungsadresse bedarf.

#### Uebernahme von Gütern.

§. 47. Die Eisenbahn ist nicht verpflichtet, Gut zum Transporte zu übernehmen, welches nicht ordnungsmäßig oder gar nicht verpackt ist, ungeachtet seine Natur eine Verpackung zum Schutze gegen Verlust oder Beschädigung auf dem Transporte erfordert. Dergleichen Gut kann ausnahmsweise befördert werden, wenn der Absender das Fehlen oder die Mängel der Verpackung durch eine mit seiner Unterschrift versehene, auf dem Frachtbrieft zu wiederholende Erklärung anerkennt. In dieser Erklärung sind die einzelnen Colli zu specificiren und zu beschreiben.

Für die von dem Versender hinsichtlich des Fehlens oder des mangelhaften Zustandes der Verpackung abzugebende Erklärung ist der Wortlaut durch ein Formular vorgeschrieben (cfr. Anlage A), welches in den Expeditionen bereitgehalten wird.

Die sorgfältig und deutlich zu gebenden äußeren Bezeichnungen der einzelnen Colli müssen mit den dießfalligen Angaben im Frachtbrieft (cfr. §. 50 Nr. 3) genau übereinstimmen.

Auch ist die Eisenbahn zu verlangen berechtigt, daß seitens der Versender Stückgüter mit der Bezeichnung der Bestimmungsstation in dauerhafter Weise versehen sind, sofern deren Beschaffenheit dieß ohne besondere Schwierigkeit gestattet.

Die Generalinspektion hat die von der Verwaltung der Staatseisenbahngesellschaft vorgelegte Kundmachung der österreichisch-ungarischen Bahnverwaltungen, betreffend die Signirung der Stückgüter, mir zur Entscheidung vorgelegt.

Ich nehme im Interesse einer geregelten Beförderung und Zustellung der Güter keinen Anstand, der Einführung der im §. 47 des Eisenbahnbetriebsreglements vorgesehenen obligatorischen Bezeichnung von Stückgütern mit dem Namen der Bestimmungsstation mit dem Beisatze meine Zustimmung zu geben, daß die Gebühr für eine bahnsseitige Signirung der Güter nur dann eingehoben werden darf, wenn selbe in der für das Publikum vorgezeichneten dauerhaften Weise und nicht etwa durch die bisher übliche bahnsseitige Bezettelung der Colli erfolgt.

Was nun die vorgeschriebene Signirung „in dauerhafter Weise“ anbelangt, so wird hierunter wohl beispielsweise die Bezeichnung von Holzlatten, Ballen u. dgl. mittelst Tinte oder Farbe und bei Gegenständen, wo dies unthunlich ist, wie z. B. bei Eisengeräthen u. dgl., die Befestigung eines mit dem Stationsnamen versehenen Holz- oder Blechtäfelchen zu verstehen sein. (SM. 28. Sept. 1876, S. 28914, EB. 1876 : 111.)

Von der Beförderung ausgeschlossene oder nur bedingungsweise zugelassene Gegenstände.

§. 48. A. Von der Beförderung sind ausgeschlossen:

1. alle solche Güter, die — wegen ihres Gewichtes oder Umfanges, ihrer Form oder sonstigen Eigenschaft — nach den Einrichtungen und der Benutzungsweise der Bahn sich um Transporte nicht eignen;

2. die postzwangspflichtigen Gegenstände;

3. alle der Selbstentzündung oder Explosion unterworfenen Gegenstände, soweit nicht die Bestimmungen in Anlage D Anwendung finden, insbesondere:

- a) Nitroglycerin (Sprengöl) als solches, sowie alle Nitroglycerinpräparate, deren Eisenbahntransport für Oesterreich und Ungarn nicht ausdrücklich durch eine specielle Verfügung gestattet ist;
- b) nicht abtropfbare Gemische von Nitroglycerin mit pulverförmigen, an sich nicht explosiven Stoffen (Dynamit und ähnliche Präparate) in loser Masse, soferne nicht in Oesterreich und Ungarn eine besondere Bewilligung gegeben wird (wegen Dynamitpatronen vergleiche Anlage D Nr. I);
- c) pikrinsaure Salze, sowie explosive Gemische, welche pikrinsaure und chloresaurer Salze enthalten;
- d) Knallquecksilber (wegen Zündungen und Zündhütchen vergleiche Anlage D Nr. I und III) Knallsilber und Knallgold, sowie die damit dargestellten Präparate;
- e) solche Präparate, welche Phosphor in Substanz beigemischt enthalten (wegen Zündbänder und Zündblättchen (amorces) vergleiche Anlage D Nr. IIIa);
- f) geladene Schusswaffen.

Im Auslande sind Fälle vorgekommen, daß Explosivkörper, versehen mit Zündvorrichtungen (sogenannte Höllemaschinen) in verbrecherischer Absicht als Reisegepäck oder Fracht auf Eisenbahnen aufgegeben wurden.

Da die Möglichkeit nicht ausgeschlossen ist, daß auch im Inlande derartige Versuche unternommen werden könnten, wird die Landesstelle aufgefordert, die unterstehenden Behörden und Sicherheitsorgane auf das mögliche Vorkommen derartiger Sendungen aufmerksam zu machen, wobei bemerkt wird, daß seitens der Ministerien des Handels und der Finanzen, die Post- und Eisenbahn-, bezw. die Zollorgane angewiesen worden sind, auf derlei gefährliche Sendungen zu invigiliren und für den Fall, als seitens dieser Organe eine Sendung als verdächtig oder bereits als gefährlich erkannt werden sollte, hievon die Sicherheitsorgane behufs Veranlassung des dießfalls Erforderlichen ungesäumt zu verständigen.

Was die Einrichtung und Behandlung derartiger verdächtiger oder gefährlicher Sendungen anbelangt, wird den Sicherheitsorganen Rathstehendes zur Darnachachtung mitzutheilen sein:

Die betreffenden Frachtstücke besitzen entweder eine Einrichtung, durch welche beim Oeffnen derselben die Explosion herbeigeführt wird, oder es befindet sich in dem Collo neben oder innerhalb des Explosivstoffes ein, dem Uhrwerke ähnlicher Mechanismus, welcher nach einer gewissen Zeit durch einen Schlag die Initialzündung und dadurch auch den Explosivstoff zur Detonation bringt. In beiden Fällen dürften derartige Colli wohl kaum ein Merkmal ihrer gefährlichen Construction schon im Aeußern zur Schau tragen, und es könnte im letzteren Falle auf das Vorhandensein eines Uhrwerkes nur durch das eventuell hörbare Ticken oder Schnurren desselben geschlossen werden.

Ein derartiges explosionsverdächtiges Frachtstück ist mit der größten Vorsicht zu behandeln, daher insbesondere vor Fall und Stoß zu bewahren und wird behufs Behandlung desselben, bezw. behufs Anordnung der dießfalls erforderlichen Sicherheitsmaßnahmen, sofort ein Sachverständiger zu berufen sein.

Ist ein Sachverständiger nicht gleich an Ort und Stelle, so wird bis zu dessen Ankunft dafür zu sorgen sein, daß das betreffende Frachtstück entsprechend deponirt und bewahrt werde.

Zu diesem Zwecke wird das Frachtstück vorsichtig ins Freie oder in einen abseits im Freien gelegenen Schuppen, Stabel u. dgl. zu tragen und dort, damit dasselbe etwas vom Boden abstehe, auf eine leere Kiste oder Tonne zu stellen und vor Rässe zu bewahren sein. Das betreffende Baubject muß jedoch so gelegen sein, daß die Explosion an Nachbarsobjecten nicht leicht einen Schaden anrichten kann.

Wenn weicher sandiger oder lehmiger Boden vorhanden ist, ist die Kistenunterlage nicht nöthig, ja es empfiehlt sich dort, wo weiche feinfeste Erde anzutreffen ist, das Frachtstück in einer abgelegenen, gut abgewässerten, mit Brettern und Erde, oder mit Brettern, Faschinen und Erde möglichst leicht zugebedeten Grube zu verwahren.

Die Distanz des Deponierungsortes von etwa bedrohten Nachbarsobjecten muß im Sinne der Sprengmittelverordnung vom 2. Juli 1877, RSt. Nr. 68, mindestens 100 Meter betragen, wobei vorausgesetzt wird, daß die betreffenden Colli nicht mehr als 100 Kilogramm Explosivstoff enthalten.

Der mit der Bewachung des deponirten Frachtstückes betraute Wachmann wird behufs seines persönlichen Schutzes in einer Entfernung von mindestens 100 Meter von dem Deponierungsorte und an einer gegen diesen Ort möglichst geschützten Stelle zu postiren sein.

Wird vermuthet, daß in dem betreffenden Collo sich die sog. Höllemaschine mit Zünduhr befindet, so erscheint es angezeigt, daß dasselbe durch mindestens drei Tage länger überwacht werde, als Zeit erforderlich ist, damit das Collo in die Hände des Adressaten gelangt. (M. d. J. S. Jm. 1885, J. 15896 publicirt.)



B. Bedingungsweise werden zur Beförderung zugelassen:  
1. Die in Anlage D verzeichneten Gegenstände.

Für deren Annahme und Beförderung sind die daselbst getroffenen näheren Bestimmungen maßgebend;

2. Gold- und Silberbarren, Platina, gemünztes und kapiergelb, geldwerthe Papiere, Documente, ferner Pretiosen, die Edelsteine, echte Perlen u. dgl.

Unter welchen Bedingungen diese Gegenstände zur Beförderung angenommen werden, bestimmen die besonderen Vorschriften jeder Eisenbahn.

Als geldwerthe Papiere im Sinne des Abs. 1 sind nicht anzusehen: gestämpelte Postkarten, Postanweisungsformulare, Briefumschläge und Streifbänder, Postfreimarken, Stämpelbogen und Stämpelmarken, sowie ähnliche amtliche Werthzeichen.

3. Gemälde und andere Kunstgegenstände, dann Antiquitäten.

Zur Uebernahme der Beförderung ist die Eisenbahnverwaltung nur dann verpflichtet, wenn in den Frachtbriefen eine Werthangabe enthalten ist.

4. Diejenigen Gegenstände, deren Verladung oder Transport nach dem Ermessen der übernehmenden Verwaltung außerwöhnliche Schwierigkeiten verursacht.

Die Beförderung solcher Gegenstände kann von jedesmal zu vereinbarenden besonderen Bedingungen abhängig gemacht werden.

C. Wer Gegenstände der unter lit. A Nr. 3 dieses Paragraphen oder der in der Anlage D erwähnten Art unter unrichtiger oder ungenauer Declaration zur Beförderung aufgibt, oder die als Bedingung für deren Annahme vorgeschriebenen Sicherheitsmaßregeln außer Acht läßt, hat neben den durch Polizeiverordnungen oder durch das Strafgesetzbuch festgesetzten Strafen, auch wenn ein Schaden nicht geschehen ist, für jedes Kilogramm des Bruttogewichtes solcher Versandstücke eine schon durch die Auslieferung verwirkte Conventionalstrafe von sechs Gulden zu erlegen und haftet außerdem für allen etwa entstehenden Schaden.

### Ab schluß des Frachtvertrages.

§. 49. Der Frachtvertrag wird durch die Ausstellung des Frachtbriefes seitens des Absenders und durch die zum Zeichen der Annahme erfolgende Ausdrückung des Expeditionsstempels seitens der Expedition der Absendestation geschlossen.

Die Aufdrückung des Expeditionsstämpels erfolgt ohne Verzug nach geschehener vollständiger Auslieferung des in demselben Frachtbriefe declarirten Gutes (cfr. §. 55 al. 2). Mit diesem Zeitpunkte ist der Frachtvertrag als abgeschlossen zu betrachten und gilt die Uebergabe des Gutes als geschehen.

### Frachtbriefe.

**§. 50.** Jede Sendung muß von dem vorgeschriebenen gedruckten, von der Eisenbahnverwaltung gestämpelten Frachtbriefe begleitet sein. Es gelten dafür folgende einzelne Bestimmungen:

1. Für die laut §. 48 lit. B nur bedingungsweise zur Beförderung zugelassenen Gegenstände, sowie für die vom Versender und Empfänger auf- und abzuladenden Güter und für die unter Zoll- und Steuercontrole stehenden Waaren sind besonders, andere Gegenstände nicht umfassende Frachtbriefe beizugeben.

Ferner dürfen nur solche Gegenstände in denselben Frachtbrief aufgenommen werden, welche nach ihrer Beschaffenheit ein Zusammenladen ohne Nachtheil gestatten.

Bei Aufgabe von Wagenladungen kann der Versender verpflichtet werden, für jeden Wagen einen eigenen Frachtbrief dem Gute beizugeben.

2. Der nach §. 49 abgestämpelte Frachtbrief gilt als Beweis über den Vertrag zwischen der Eisenbahnverwaltung und dem Absender; jedoch macht bei Gütern, deren Auf- und Abladen nach Bestimmung dieses Reglements, des Tarifes oder besonderer Vereinbarung mit dem Absender von diesem oder dem Empfänger besorgt wird, die Angabe des Gewichtes oder der Menge des Gutes in dem Frachtbriefe keinen Beweis gegen die Eisenbahn, sofern nicht die Verwiegung der Wagenladung oder der Güter, welche dieselbe bilden, erfolgt und die Stückzahl oder das Gewicht, letzteres durch den Wägestempel von der Abgangstation auf dem Frachtbriefe, bescheinigt ist. Den Anträgen auf bahnsseitige Feststellung der Stückzahl oder des Gewichtes der Güter in Wagenladungen muß die Eisenbahn gegen eine von der Aufsichtsbehörde festzusetzende Gebühr nachkommen, sofern die Güter vermöge ihrer Beschaffenheit eine derartige Feststellung ohne erheblichen Aufenthalt ermöglichen, beziehungsweise sofern die auf dem Bahnhofe vorhandenen Wägevorrichtungen dazu ausreichen.

Hat eine bahnsseitige Feststellung der Stückzahl oder des Gewichtes nicht stattgefunden, so muß der Beweis über Ge-

nicht und Menge auf andere Weise als durch Verufung an den Frachtbrief erbracht werden.

Auf Verlangen des Absenders ist der Stempel der Expedition der Absendestation (§. 49), welcher für das Datum der Aufgabe des Gutes allein maßgebend ist, in seiner Gegenwart dem Frachtbrieft aufzudrücken.

Die Annahme von Frachtbrieften, welche von den Bestimmungen dieses Reglements abweichende Vorschriften enthalten, kann verweigert werden. Frachtbrieft, mit welchen das Gut vor der Aufgabe zur Eisenbahn durch andere Frachthrer befördert worden, werden auch als Beilagen zu den Eisenbahnfrachtbrieften nicht angenommen.

3. In dem Frachtbrieft sind Ort und Datum der Ausstellung anzugeben und die Güter nach Zeichen, Nummern, Anzahl, Verpackungsart, Inhalt und Bruttogewicht der Frachtkiste (Colli), die Güter aber, welche nach den besonderen Vorschriften der annehmenden Eisenbahn nicht nach Gewicht angenommen werden, nach dem Inhalte dieser Vorschriften deutlich und richtig zu bezeichnen.

Der Frachtbrief muß die Unterschrift des Absenders oder eine gedruckte, beziehungsweise gestämpelte Zeichnung seines Namens, sowie die deutliche und genaue Bezeichnung des Empfängers und des Bestimmungsortes enthalten.

Führen vom Absendungs- nach dem Bestimmungsorte verschiedene Wege, so ist im Frachtbrieft neben der Adresse Transportweg bestimmt anzugeben und muß dieser von den der Bahn eingehalten werden. Fehlt die Angabe des Transportweges, so wählt die Versandterpedition auf Gefahr des Absenders denjenigen Weg, der ihr in dessen Interesse zweckmäßigsten erscheint.

1. Der Versender bürgt für die Richtigkeit der Angaben im Frachtbrieft und trägt alle Folgen, welche aus unrichtigen oder undeutlichen oder ungenauen Angaben im Frachtbrieft entspringen.

Die Eisenbahnerpedition ist befugt, die Uebereinstimmung des Frachtbrieftes mit den betreffenden Gütern auch nach dem Inhalt in Gegenwart des Absenders oder Empfängers oder Bevollmächtigten, oder nöthigenfalls in Gegenwart von mindestens zwei Zeugen zu prüfen und verificiren zu lassen. Bei unrichtiger Angabe des Gewichtes oder Inhaltes ist jede Eisenbahn außer der Nachzahlung der etwa an Fracht vom Abgangs- bis zum Bestimmungsorte

eine Conventionalstrafe nach Maßgabe ihrer besonderen Vorschriften von dem Versender oder Empfänger erheben.

5. Wünscht der Absender eine Bescheinigung der erfolgten Uebergabe von Gütern an die Eisenbahn, so hat derselbe, sofern ihm die nach den besonderen Vorschriften einzelner Verwaltungen etwa gestattete Ausstellung eigener „Aufnahmscheine“ nicht genügt, 2 gleichlautende Exemplare des Frachtbriefes einzureichen, deren eines ihm von der Eisenbahnexpedition mit der Bezeichnung „Duplicat“ vollzogen zurückgegeben wird.

Dieses Duplicat hat nicht die Wirkung des das Gut begleitenden Frachtbriefes oder eines Ladescheines.

6. Bei Versendung von Gütern nach Orten, welche an einer Eisenbahn nicht gelegen, oder nach Eisenbahnstationen, welche für den Güterverkehr nicht eingerichtet sind, soll der Versender wegen des Weitertransportes auf dem Frachtbriefe die Eisenbahnstation bezeichnen, von welcher der Adressat den Weitertransport zu besorgen hat (cfr. §§. 61 und 65).

7. Das Formular zum Frachtbriefe ist in den Anlagen B und C vorgeschrieben und auf allen Stationen zu den in den Tarifen angezeigten Preisen käuflich zu haben.

Frachtbriefe, welche nicht für Rechnung von Eisenbahnverwaltungen gedruckt sind, unterliegen behufs Feststellung ihrer Uebereinstimmung mit dem vorgeschriebenen Formulare der Zuborigen Stämpelung seitens einer der Verwaltungen, in deren Bereich sie in Gebrauch genommen werden sollen, gegen eine im Tarife festgesetzte Gebühr. Diese Stämpelung kann verweigert werden, sofern nicht gleichzeitig mindestens 100 Frachtbriefe zu diesem Zwecke vorgelegt werden.

Es ist gestattet, auf die Rückseite des Frachtbriefes ohne Beeinträchtigung des für die bahnseitige Behandlung desselben bestimmten Raumes die Firma des Ausstellers aufzudrücken.

8. An Orten, wo mehrere Verwaltungen Güterexpeditionen haben, sind die von der einen Verwaltung gestämpelten Frachtbriefe auch von der anderen als gültig anzuerkennen.

9. Die Ausstellung anderer Erklärungen und Urkunden als die des Frachtbriefes darf nicht gefordert werden, sofern nicht das Handelsgesetz oder dieses Reglement eine Ausnahme gestattet; ebenso dürfen die Frachtbriefe keine Erklärungen oder Vereinbarungen enthalten, die nicht durch das Handelsgesetz oder dieses Reglement für statthaft erklärt worden sind.

Die unrichtige Bezeichnung des Wohnortes des Adressaten im Frachtbriefe entschuldigt nicht die Ausfolgung des Frachtgutes an eine andere als die im Frachtbrief bezeichnete Person. (OÖG. 5. Juli 1871, Z. 4359; RRM Nr. 78.)

Zur Beseitigung mehrfach aufgetauchter Zweifel wird der Verwaltung eröffnet, daß die Ausstellung einer Empfangsbestätigung über ein der Bahn zur Beförderung übergebenes Gut, sei es durch Ausfertigung eines Aufnahmscheines, sei es durch Zurückstellung des bahnsseitig unterfertigten Frachtbriefduplicates, laut §. 50 Punkt 5 des Eisenbahnbetriebsreglements nur über Wunsch der Parteien zu erfolgen hat, mithin auch ganz unterbleiben kann.

Es ist selbstverständlich, daß in einem solchen Falle, wenn die Partei einerlei wie immer geartete Empfangsbestätigung beansprucht, derselben auch die tarifmäßige Aufnahmscheingebühr nicht angerechnet werden kann; jedoch wird jedoch an der Verpflichtung der Bahnverwaltungen, bezw. der Parteien, die ärarische Stempelgebühr für den Aufnahmsact auf jeden Fall zu entrichten (HME. v. 2. April 1873, Z. 9877), nichts geändert. Hienach sind die unterstehenden Organe zu instruiren. (HM. 28. Juni 1877, Z. 19064, EB. 1877 : 74.)

Es kommen Fälle vor, daß die Versandterpeditoren, bei unterlassener Routenvorschreibung eine Route wählen, welche nicht der zweckmäßigsten, resp. billigsten Abfertigungsweise entspricht. Die Parteien reclamiren so-  
dann, unter Hinweis auf die billigste Route, die durch die Wahl des Transportweges entstandenen Portodifferenzen. Die Generalinspektion hat entschieden, daß die Restitution von Portodifferenzen in solchen Fällen ungeachtet des Erlasses vom 29. Dec. 1881, Z. 15539, auch fernerhin statthaft scheint. (GZ. 14. Febr. 1882, Z. 1958, EB. 1882 : 34.)

## Verordnung der Ministerien der Finanzen und des Handels vom 1. April 1884, RGV. Nr. 41,

betreffend die obligatorische Einführung von Eisenbahnfrachtbriefen mit eingedrucktem Stempelzeichen.

1. Vom 1. Jänner 1885 anfangen dürfen, mit den durch das Stempelgesetz normirten Ausnahmen, im Gebiete der im Reichsrathe vertretenen Königreiche und Länder, und zwar bei der Aufgabe nach österreichisch-ungarischen Stationen unter allen Umständen, und bei der Aufnahme nach außerhalb Oesterreich-Ungarn gelegenen Stationen in allen Fällen, nicht für gewisse Verbandsverkehre mit Genehmigung der Eisenbahnbetriebsbehörde von den allgemein vorgeschriebenen abweichende Formulare eingeführt sind, nur Frachtbriefe mit eingedrucktem Stempelzeichen Verwendung gelangen.

Diese Frachtbriefe sind auf Papier von 37 Centimeter Breite und 10 Centimeter Höhe gedruckt, welches für Frachtgut weiß, für Eilgut blau ist.

Das Stempelzeichen zu 1 und 5 kr. ist im Schwarzdrucke mit dem Namen in Relief ausgeführt, und links von der Aufschrift „Frachtbrief“ oder „Eilfrachtbrief“ angebracht.

Den Frachtbriefen ist auf der linken Seite oberhalb der Bezeichnung des Wagens als Firmastempel für die Eisenbahnverwaltungen der Länder mit der Umschrift „Für die österreichischen Eisenbahnverwaltungen.“

1. 1. Hof- und Staatsdruckerei“ aufgedruckt.

Es steht Jedermann frei, auf den Frachtbriefen sofort bei Bestellung seinen Namen oder seine Firma und seine Adresse, und zwar entweder

eine Conventionalstrafe nach Maßgabe ihrer besonderen Vorschriften von dem Versender oder Empfänger erheben.

5. Wünscht der Absender eine Bescheinigung der erfolgten Uebergabe von Gütern an die Eisenbahn, so hat derselbe, so fern ihm die nach den besonderen Vorschriften einzelner Verwaltungen etwa gestattete Ausstellung eigener „Aufnahmscheine“ nicht genügt, 2 gleichlautende Exemplare des Frachtbriefes einzureichen, deren eines ihm von der Eisenbahnpedition mit der Bezeichnung „Duplicat“ vollzogen zurückgegeben wird.

Dieses Duplicat hat nicht die Wirkung des das Gut begleitenden Frachtbriefes oder eines Ladescheines.

6. Bei Versendung von Gütern nach Orten, welche einer Eisenbahn nicht gelegen, oder nach Eisenbahnstationen welche für den Güterverkehr nicht eingerichtet sind, soll der Versender wegen des Weitertransportes auf dem Frachtbrief die Eisenbahnstation bezeichnen, von welcher der Adressat den Weitertransport zu besorgen hat (cfr. §§. 61 und 65).

7. Das Formular zum Frachtbriefe ist in den Anlagen B und C vorgeschrieben und auf allen Stationen zu den den Tarifen angezeigten Preisen käuflich zu haben.

Frachtbriefe, welche nicht für Rechnung von Eisenbahnverwaltungen gedruckt sind, unterliegen behufs Feststellung ihrer Uebereinstimmung mit dem vorgeschriebenen Formular der zuvorigen Stempelung seitens einer der Verwaltungen, deren Bereich sie in Gebrauch genommen werden sollen, gegen eine im Tarife festgesetzte Gebühr. Diese Stempelung kann verweigert werden, sofern nicht gleichzeitig mindestens 10 Frachtbriefe zu diesem Zwecke vorgelegt werden.

Es ist gestattet, auf die Rückseite des Frachtbriefes ohne Beeinträchtigung des für die bahnseitige Behandlung desselben bestimmten Raumes die Firma des Ausstellers aufzudrucken.

8. An Orten, wo mehrere Verwaltungen Güterexpeditionen haben, sind die von der einen Verwaltung gestempelten Frachtbriefe auch von der anderen als gültig anzuerkennen.

9. Die Ausstellung anderer Erklärungen und Urkunden als die des Frachtbriefes darf nicht gefordert werden, sofern nicht das Handelsgesetz oder dieses Reglement eine Ausnahme gestattet; ebenso dürfen die Frachtbriefe keine Erklärungen oder Vereinbarungen enthalten, die nicht durch das Handelsgesetz oder dieses Reglement für statthaft erklärt worden.

richtige Bezeichnung des Wohnortes des Adressaten im Frachtbrief nicht die Ausfolgung des Frachtgutes an eine andere adtbrief bezeichnete Person. (OGH. 5. Juli 1871, Z. 4359;

itigung mehrfach aufgetauchter Zweifel wird der Verwaltung die Ausstellung einer Empfangsbestätigung über ein der förderung übergebenes Gut, sei es durch Ausfertigung eines Innes, sei es durch Zurückstellung des bahnseitig unterfertigten Alicates, laut §. 50 Punkt 5 des Eisenbahnbetriebsreglements nisch der Parteien zu erfolgen hat, mithin auch ganz unter-

bstverständlich, daß in einem solchen Falle, wenn die Partei immer geartete Empfangsbestätigung beansprucht, derselben läßige Aufnahmsgebühr nicht angerechnet werden kann; jedoch an der Verpflichtung der Bahnverwaltungen, bezw. die Arraische Stempelgebühr für den Aufnahmsact auf jeden hten (HM. v. 2. April 1873, Z. 9877), nichts geändert. die unterstehenden Organe zu instruiren. (HM. 28. Juni 14, OB. 1877 : 74.)

en Fälle vor, daß die Versandexpeditionen, bei unterlassener eibung eine Route wählen, welche nicht der zweckmäßigsten, Abfertigungsweise entspricht. Die Parteien reclamiren so- inweis auf die billigste Route, die durch die Wahl des Trans- standenenen Portodifferenzen. Die Generalinspection hat ent- die Restitution von Portodifferenzen in solchen Fällen unge- lassens vom 29. Dec. 1881, Z. 15539, auch fernerhin statthaft Z. 14. Febr. 1882, Z. 1958, OB. 1882 : 34.)

ing der Ministerien der Finanzen und  
dels vom 1. April 1884, RGV. Nr. 41,

obligatorische Einführung von Eisenbahnfrachtbriefen mit  
eingedrucktem Stempelzeichen.

1. Jänner 1885 angefangen dürfen, mit den durch das normirten Ausnahmen, im Gebiete der im Reichsrathe ver- greiche und Länder, und zwar bei der Aufgabe nach öster- ischen Stationen unter allen Umständen, und bei der Auf- rhalb Oesterreich-Ungarn gelegenen Stationen in allen Fällen, gewisse Verbandverlehre mit Genehmigung der Eisenbahn- de von den allgemein vorgeschriebenen abweichende Formu- t sind, nur Frachtbriefe mit eingedrucktem Stempelzeichen ing gelangen.

Frachtbriefe sind auf Papier von 37 Centimeter Breite und : Höhe gedruckt, welches für Frachtgut weiß, für Eilgut

stempelzeichen zu 1 und 5 kr. ist im Schwarzdrucke mit dem ef ausgeführt, und links von der Aufschrift „Frachtbrief“ tbrief“ angebracht.

rachtbriefen ist auf der linken Seite oberhalb der Bezeich- gens als Firmastempel für die Eisenbahnverwaltungen der der Umschrift „Für die österreichischen Eisenbahnverwaltungen. Hof- und Staatsdruckerei“ aufgedruckt.

ht Jedermann frei, auf den Frachtbriefen sofort bei Bestellung oder seine Firma und seine Adresse, und zwar entweder

an der für die Unterschrift des Absenders bestimmten Stelle, oder laut Eisenbahnbetriebsreglement §. 50, Punkt 7, al. 3, auf der Rückseite des Frachtbriefes ohne Beeinträchtigung des für die bahnsseitige Behandlung bestimmten Raumes, dann die Adresse des Empfängers, Inhalt und Collizeichen der Sendung, endlich die gesetzlich oder reglementarisch zulässigen Erklärungen, alles Bestere, an den hiefür bestimmten Stellen, durch die Hof- und Staatsdruckerei anbringen zu lassen.

6. Auch ist es gestattet, auf den Frachtbriefen den Namen oder die Firma und Adresse des Aufgebers, die Adresse des Empfängers, Inhalt und Collizeichen der Sendung nachträglich mittelst Druck (Lithographie, Stampiglrung oder in anderer Weise) anzubringen.

7. Die Frachtbriefe mit eingedruckten Stämpelzeichen werden in den Eisenbahngüterexpeditionen, sowie in anderweitigen, nach Bedarf bekannt zu gebenden Verschleißstellen zum Verlaufe gelangen.

8. Der Preis beträgt ohne Unterschied ob deutsch oder doppelsprachig, ob weiß oder roth, von der Stämpelgebühr abgesehen:

a) im Einzelverkauf, wobei ausnahmslos nur ein und dieselbe Papiersorte verwendet wird,  $\frac{1}{2}$  fr. per Stüd;

b) bei Bezug von wenigstens 1000 Stüd auf der für den Einzelverkauf vorgeschriebenen Papiersorte 4  $\frac{1}{2}$  fl., und auf einer nach besonderem Wunsche beigeestellten stärkeren Papiersorte 5 fl. für je 1000 Stüd.

9. Den in Partien von wenigstens 1000 Stüd angeschafften Frachtbriefen wird bei vorhergehender Bestellung bei einer Verschleißstelle (Punkt 7) oder directe bei der Hof- und Staatsdruckerei, ohne Erhöhung des Preises, auch noch der Name oder die Firma sammt der Adresse des Absenders an der für dessen Unterschrift bestimmten Stelle beigebracht.

10. Der Ausdruck des Namens oder der Firma und Adresse des Absenders an der für dessen Unterschrift bestimmten Stelle bei Partien unter 1000 Stüd, sowie der Ausdruck anderer zulässiger Zusätze, als Collizeichen, Adresse des Empfängers, des Namens oder der Firma und Adresse des Absenders auf der Rückseite des Frachtbriefes zc. wird nach dem hiefür aufgestellten Tarife separat berechnet.

11. Im Falle die Besteller von mindestens 1000 Stüd Frachtbriefen auf denselben ihren Namen oder Firma sammt Adresse an der für die Unterschrift des Absenders bestimmten Stelle anbringen lassen, so genießen sie eine Stämpelprovision von  $1\frac{1}{2}\%$ .

Diese Provision genießen auch die Bahnverwaltungen rüchichtlich der zum Verschleiß übernommenen Frachtbriefe

12. Ein Umtausch verdorbener Frachtbriefe kann nicht gegen Stämpelmarken, sondern nur gegen neue Blankette unter Erlag von  $\frac{1}{2}$  fr. per Stüd stattfinden.

13. Mit der Hinausgabe der neuen Frachtbriefe behufs facultativer Verwendung wird am 1. Juli 1884 begonnen, und wird ferner besonders bekannt gemacht werden, in welchem Zeitpunkte und unter welchen Modalitäten die bisher von der Hof- und Staatsdruckerei zur Ausgabe gelangten Frachtbriefe mit eingedrucktem Stämpelzeichen außer Verwendung zu treten haben.

14. Frachtbriefe, welche im Grunde des Gesetzes die Gebührenfreiheit genießen, sind von den Civil- und Militärbehörden zc., bei den Stämpelverschleißmagazinen des betreffenden Landes oder bei der Hof- und Staatsdruckerei gegen Bestellschein zu beziehen.

Bei der Ausgabe der Sendung ist in dem Frachtbriefe ausdrücklich der gesetzliche Befreiungsgrund aufzunehmen.

15. Mit dem Tage des Beginnes der Wirksamkeit dieser Verordnung treten die Verordnungen vom 29. December 1876 (RGV. Nr. 5 ex 1877) und vom 8. October 1878 (RGV. Nr. 128) außer Kraft.



vom 10. Juni 1874, §. 50.

327

tarif der gestämpelten Eisenbahnfrachtbriefe.

ssige Clauseln auf der Rückseite des Frachtbriefes.

Sendung des H. H.

„ohne Verbindlichkeit für die Eisenbahn“.

---

B. Zur Weiterbeförderung an R. R. . . .  
 „ohne Verbindlichkeit für die Eisenbahn“.

C. Zur Verfügung des R. R. . . .  
 „ohne Verbindlichkeit für die Eisenbahn“.

D. Unter Affecurranz des R. R. . . .  
 „ohne Verbindlichkeit für die Eisenbahn“.

Sonstige gesetzlich oder reglementarisch zulässige  
Erklärungen.

E. Nachdem ich nicht die von der Eisenbahn verlangte Anzahl von . . .  
 Begleitern, sondern <sup>keine</sup> . . . Begleiter beistelle, so übernehme ich die  
 nur  
 Haftung für den Schaden, welcher in Folge der unzureichenden Beaufsichtigung der Thiere erwachsen kann.

F. Ich erkläre mich einverstanden, daß die Eisenbahn bei der Beförderung  
 der von mir an Herrn . . . nach . . . aufgegebenen  
 Sendung, bestehend aus . . . nur nach der  
 für Thiere geltenden Haftpflicht (§. 44 al. 2 des Betriebsreglements)  
 aufzukommen hat.  
 . . . den . . . 18 . . .

G. Ich  
 Wir . . . . . erkenne hiemit ausdrücklich an, daß nachstehend  
 verzeichnete Güter unverpackt . . . . . mit mangelhafter Ver-  
 packung, nämlich . . . . . aufgegeben wurden.  
 . . . . . den . . . . . 18 . . .

H. Ich erkläre mich einverstanden, daß, falls es der Adressat unterlassen  
 sollte, die Sendung nach Empfang des Avisos innerhalb der nächsten  
 sechs, in die festgesetzte Expeditionszeit, jedoch auch an Sonn- und Feier-  
 tagen fallenden Stunden abzuholen, dieselbe an die politische Behörde  
 behufs thunlichst baldiger Entfernung aus den Bahnhofsräumen und zur  
 weiteren Verfügung abgegeben werde. Aufgeber.

I. Ich erkläre mich einverstanden, daß falls es der Adressat unterlassen  
 sollte, die Sendung 24 Stunden nach Empfang des ihm sofort nach An-  
 kunft zuzustellenden Avisos abzuholen, dieselbe mir auf meine Kosten  
 wieder zurückgestellt werde; ferner, daß das Gut, falls dessen Rücksendung  
 binnen drei Tagen, vom Zeitpunkte des Anlangens in der Bestimmungs-  
 station an gerechnet, wegen Mangels eines geeigneten Zuges nicht statt-  
 finden kann, an die politische Behörde behufs thunlichst baldiger Ent-  
 fernung aus den Bahnhofsräumen und zur weiteren Verfügung abgegeben  
 werde. Aufgeber.

K. Ich bestätige, daß die Abgabe und Feststellung der Stückzahl vorstehend  
 verzeichneten Gutes bei der Annahme zum Transporte durch die Eisen-  
 bahn nicht erfolgte.

L. Ich erkläre mich einverstanden, daß vorstehend verzeichnetes Gut bis zur  
 thunlichen Verladung eingelagert bleibe.

re mich mit dem Transporte des vorstehend verzeichneten Gutes deckten oder nicht vollkommen geschlossenen Wägen einverstanden nehme die Haftung für den Schaden, welcher aus der mit dieser Art verbundenen Gefahr entstehen kann.

äre hiemit, daß ich für jeden Schaden hafte, welcher durch das bewirkte Auf- und Abladen vorstehend verzeichneten Gutes an 1 oder an den Fahrzeugen der Eisenbahn entstehen könnte.

der in dem Reichsgesetzblatte vom 1. April 1884, sub Nr. 41 achten Verordnung der Ministerien der Finanzen und des Handels vom 1. Jänner 1885 an Eisenbahnfrachtbriefe drucktem Stämpelzeichen obligatorisch eingeführt, wogegen mit der be der neuen Frachtbriefe behufs facultativer Verwendung am 1884 begonnen werden wird.

Verwaltung wird dahin aufgefordert, die erforderlichen Einleitungen, daß mit dem Vertriebe dieser neuen Frachtbriefe in sämtlichen Güterexpeditionen im Sinne des Punktes 7 der Verordnung vom 1. Jänner 1885, eventuell, nach Maßgabe des Aufbrauchens the altartiger Frachtbriefblankette, noch früher begonnen werde. sind die dortigen Güterexpeditionen zu beauftragen, die Ver- der Bestellung von Frachtbriefen mit Zusätzen (Punkt 9 und 10 Ordnung) auf möglichst directem Wege zu übernehmen.

dem der Verordnung beigebrachten Preistarife für die Eisenbahn- e, bezw. für den Aufdruck von Zusätzen auf denselben kann die ung der dortigen Güterexpeditionen erforderliche Anzahl Exem- der Hof- und Staatsdruckerei unentgeltlich bezogen werden.

erste Bedarf an den für den Verschleiß in den dortigen Güter- en benötigten Frachtbriefen, und der Zeitpunkt, bis zu welchem voraussichtlich werden bezogen werden, ist der Hof- und Staats- chetbunlichst bekannt zu geben, damit dieselbe die erforderlichen nkte für die Feststellung der Höhe der ersten Auflage gewinne. Folge der obigen Verordnung ist das al. 2 des Punktes 7 und 8 des §. 50 des Betriebsreglements, sowie auch der Handels- lerslaß vom 30. Juli 1874, Z. 2465, vom 1. Jänner 1885 an- für die Aufgabe im Bereiche der österreichischen Eisenbahnen als los zu betrachten. (SM. 7. April 1884, Z. 12158, GB. 1884: 52.)

im Punkte 1 der Bdg. der Min. d. Fin. und d. Hand. v. 1. April die obligatorische Einführung von Eisenbahnfrachtbriefen mit tem Stämpelzeichen festgesetzte Zeitpunkt wird vom 1. Jän. 1885 . Juli 1885 erstreckt. Die übrigen Bestimmungen der bezogenen ng bleiben aufrecht. (M. d. Fin. u. d. Hand. 2. Nov. 1884, . 181, GB. 1884: 141.)

dem Beginne der Wirksamkeit der Verordnung vom 1. April B. Nr. 41, haben sich mehrere Fälle ereignet, daß die Annahme dem 1. Juli 1884 ausgegebenen Eisenbahnfrachtbriefe mit ein- farbigen Stämpelzeichen seitens einzelner Eisenbahnstationen t und auf die Beibringung von Frachtbriefen mit Stämpelzeichen z-weißem Reliefdruck, wie selbe zufolge der Punkte 3 und 13 enen Verordnung seit 1. Juli 1884 zur Ausgabe gelangen, be- urbe.

Anlaß dieser vorgekommenen Fälle wird der Verwaltung im men mit dem Finanzministerium eröffnet, daß laut Punkt 13 nung vom 1. April 1884, RGW. Nr. 41, mittelst einer besonderen g bekannt gemacht werden wird, in welchem Zeitpunkte und unter

welchen Modalitäten die vor dem 1. Juli 1884 von der Hof- und Staatsdruckerei zur Ausgabe gelangten Frachtbriefe mit eingebrudtem farbigen Stämpelzeichen außer Verwendung zu treten haben.

Da bis nun eine derartige Verfügung noch nicht zur Verlautbarung gelangt ist, so dürfen die fraglichen Frachtbriefe auch fortan verwendet werden.

Die Verwaltung wolle daher den unterstehenden Organen die erforderliche Weisung zukommen lassen. (HM. 25. August 1885, Z. 28949, GZ. 1885 : 103.)

**Frachtbriefstämpel**; derselbe beträgt für Frachtbriefe und die Explicite derselben, wenn sie außer dem Verzeichnisse der versendeten Güter und dem mit dem Fuhrmannsfrachtführer oder Schiffer geschlossenen Lohn- oder Miethvertrage und der Versicherung (Assicuranz) keine der formmäßigen Gebühr unterliegenden Bestimmungen enthalten, von jedem Stück 5 Kr., wenn die Sendung aber nicht durch die Postanstalt in den Umkreis von 5 Meilen des Standortes des Aufgebers erfolgt, 1 Kr. (Gebühren-gesetz vom 9. Febr. 1850 und 13. Dec. 1862, Tarifpost 101.)

Frachtbriefe über Sendungen, welche nicht durch die Postanstalt in den Umkreis von 5 Meilen = 38 km des Standortes des Auftraggebers erfolgen, werden statt der in der Tarifpost 101 I, A b der durch das Gesetz vom 13. December 1862 geänderten Tarifbestimmungen festgesetzten Gebühr von 5 Kr. von jedem Stück der Gebühr von 1 Kr. zugewiesen. (§. 14 b. Gesetzes vom 29. Febr. 1864, RGV. Nr. 20.)

Wenn die in Ungarn ausgestellten und mit ungarischen, vorschriftsmäßig überschriebenen Stämpelmarken versehenen Frachtbriefe in der nächsten dießseits gelegenen Eisenbahnstation zur Begleitung der Sendung überreicht werden, so sind sie nach den §§. 1 und 2 der Verordnung vom 2. October 1868, Z. 31603, als ordnungsmäßig gestämpelt anzusehen.

Dasselbe gilt auch bezüglich derjenigen in Ungarn ausgestellten, mit ungarischen Stämpelmarken versehenen Frachtbriefe, auf welchen bei der Uebernahme der Sendung zum Transporte der Tag der Uebernahme in die Stämpelmarke eingetragen oder die letztere mit dem Amtssiegel der nächstgelegenen, dießseits befindlichen Station der betreffenden Eisenbahn- oder Dampfschiffahrtsunternehmung überstämpelt wird. (HM. 27. Mai 1882, Z. 16736, GZ. 1882 : 67.)

### Zoll- und Steuervorschriften.

**§. 51.** Der Absender ist verpflichtet, bei Gütern, welche vor der Ablieferung an den Empfänger einer zoll- oder steueramtlichen Behandlung unterliegen, die Eisenbahn in den Besitz der deßhalb erforderlichen Begleitpapiere bei Uebergabe des Frachtbriefes zu setzen. Der Eisenbahn liegt eine Prüfung der Nothwendigkeit oder Richtigkeit oder Zulänglichkeit der Begleitpapiere nicht ob, und sie, beziehungsweise ihre Nachfolger im Transporte, sind für ein bei Annahme von Gut ohne Begleitpapiere oder mit unzulänglichen Papieren etwa vorgekommenes Verschulden nicht verantwortlich. Dagegen haftet der Absender der Eisenbahn für alle Strafen und Schäden, welche dieselbe wegen Unrichtigkeit oder Unzulänglichkeit oder Mangels der Begleitpapiere treffen.

auf ausdrücklichen, im Frachtbriefe gestellten An-  
 sender die Eisenbahn, wenn die vorschriftsmäßigen  
 n und Legitationspapiere beigelegt sind, die zoll-  
 ntliche Behandlung der Güter vermitteln und Ein-  
 gangs- und Durchgangsabgaben, sowie andere  
 bgaben und Gebühren, soweit sie vorschriftsmäßig  
 m Abgangs- oder Bestimmungsorte zu entrichten  
 eßen, so übernimmt sie dadurch keine Verantwort-  
 : Eisenbahn ist durch einen solchergestalt gestellten  
 t verpflichtet, die Vermittlung zu übernehmen und  
 ieselbe einem Spediteur zu übertragen, wenn keine  
 n im Frachtbriefe genannt ist.

der Absender eine solche Abfertigung der Güter  
 haben, wie sie in dem gegebenen Falle gesetzlich  
 g ist, so wird angenommen, daß er damit ein-  
 ei, wenn die Eisenbahn diejenige Abfertigung ver-  
 he sie nach ihrem Ermessen für sein Interesse am  
 sten erachtet. Würde die Eisenbahn die mittelst  
 3 an den Grenzen des betreffenden Zollgebietes  
 enen Güter ohne von dem Versender extrahirte  
 Begleitungspapiere zur Beförderung an den Be-  
 rt oder an die für die Abgabe der Zolldeclaration  
 stelle übernehmen, so ist beziehungsweise Absender  
 nger für alle Schäden und Nachtheile gegen die  
 verantwortlich und regreßpflichtig, welche aus Un-  
 Fehlern und Versäumnissen der Frachtbriefdecla-  
 Versenders der Eisenbahn als Frachtführerin bei  
 genden Abgabe einer nach Maßgabe der Declaration  
 riefte auszufertigenden und zu vollziehenden Zoll-  
 erwachsen möchten.

bsender hat die zur zoll- und steueramtlichen Be-  
 eigelegten Begleitpapiere auch im Frachtbriefe zu

Für Begleitpapiere, welche im Frachtbriefe nicht  
 ind, wird von der Eisenbahn keine Haftung über-

ngesellschaft ist berechtigt, ihren Anspruch auf Ersatz des von  
 i Nachtragszolles für die vom Absender unrichtig declarirte  
 n den Empfänger geltend zu machen. (OÖ. 23. December  
 473.)

spruch des Frachtführers gegen den Empfänger des Fracht-  
 rücksichtlich der in Art. 409 des G. bezeichneten, vom Fracht-  
 ttenen, auf das Frachtgut sich beziehenden Auslagen und speciell  
 der Zollgebühren gemäß Art. 412 G. auch nach der ohne  
 rfolgten Ablieferung des Gutes in Kraft. (OÖ. 14. Mai  
 6.)

## Berechnung der Frachtgelder.

**§. 52.** So lange und soweit keine gemeinschaftlichen Frachtbriefe publicirt sind, wird die Fracht nach den aus den publicirten Tarifen der einzelnen Bahnen, beziehungsweise der Verbände zusammenzustößenden Beträgen berechnet. Außer den in den Tarifen angegebenen Sätzen an Frachtvergütung und an Vergütung für besondere im Tarife vorgesehene Leistungen darf nichts erhoben werden. Baare Auslagen der Eisenbahnen (z. B. Transit-, Ein- und Ausgangsabgaben, Kosten für Ueberführung, nöthig werdende Reparaturkosten an den Gütern, welche diese in Folge ihrer eigenen äußeren und inneren Beschaffenheit und Natur zu ihrer Erhaltung während des Transportes bedingen) sind zu ersetzen.

Wenn einzelne Eisenbahnen die Güter von der Behausung des Absenders abholen, aus Schiffen löschen lassen, sowie an die Behausung des Empfängers oder an irgend einen anderen Ort, z. B. nach Packhöfen, Lagerhäusern, Revisionschuppen, in Schiffe u. s. w. bringen lassen, so sind auch die aus den Tarifen zu ersiehenden Vergütungen hiefür zu entrichten.

Die Fracht wird nach Kilogramm, bei denjenigen Gütern aber, welche ohne Gewichtsermittlung übernommen werden, nach Maßgabe der darüber in den Tarifen und besonderen Vorschriften der einzelnen Eisenbahnen enthaltenen Bestimmungen, nach Tragkraft der Wagen oder nach Rauminhalt oder Raummaß berechnet. Die Ermittlung des Gewichtes geschieht entweder durch wirkliche Verwiegung auf den Bahnhöfen oder durch Berechnung nach den in den Tarifen angegebenen Normal-sätzen. Bei Collogütern hat dieselbe stets auf der Aufgabestation stattzufinden. Sendungen unter 30 Kilogramm werden höchstens für 30 Kilogramm, das darüber hinausgehende Gewicht wird bei Collogütern mit 10 Kilogramm, bei Wagenladungsgütern mit 100 Kilogramm, steigend so berechnet, daß jede angefangenen, respective 10 und 100 Kilogramm für voll gelten. Durch diese Gewichtsberechnung soll jedoch die Erhebung der in den Tarifen einzelner Eisenbahnen vorgeschriebenen Minimalbeträge des Frachtgeldes nicht ausgeschlossen werden.

Dem Aufgeber wird überlassen, bei der Feststellung des Gewichtes gegenwärtig zu sein. Verlangt derselbe, nachdem diese Feststellung seitens der Eisenbahnverwaltung bereits erfolgt ist und vor der Verladung der Güter, eine anderweitige

des Gewichtes in seiner oder seines Beauftragten, so ist die Eisenbahnverwaltung berechtigt, dafür ein bestimmtes Wägegeld zu erheben. Dieß Wägegeld jedoch nur von gewöhnlichem Frachtgute, auch an Eisenbahnen, wenn ausnahmsweise der Versender im Frachtbriefe anzusetzen unterlassen hat und die Erhebung des Wägegeldes in dieser Beziehung der Eisenbahnverwaltung überläßt.

Die in einem Frachtbriefe enthaltenen Gegenstände des Frachtgutes bilden eine Abfertigungsposition zur Berechnung des Frachtgeldes.

Die zu erhebende Fracht wird mit ganzen Kreuzern abgerundet, so daß Bruchkreuzer für volle Kreuzer gerechnet werden.

Nach den besonderen Vorschriften der einzelnen Eisenbahnen dürfen Güter von den Versendern selbst zu verladen werden. Die Versender dürfen die Wagen nur bis zu der an der Eisenbahn bemerkten Tragfähigkeit beladen. Für Ueberladung der Eisenbahn, vorbehaltlich sonstiger Entschädigung, eine nach den besonderen Vorschriften festzustellende Conventionalstrafe.

Die Erhebung der Auf- und Ablegegebühr hat sich bei den Eisenbahnen eine mannigfache und in manchen Fällen mit dem Verkehrsbedürfnisse nicht vereinbarte Praxis ausgebildet.

Wenn auch im Interesse der möglichststen Freihaltung der Eisenbahn von fremden Arbeitern, der ökonomischen Verwendung der Bahnarbeiter und der möglichststen Herabsetzung der Auf- und Ablegegebühr es den Bahnverwaltungen nicht verwehrt wird, daß Auf- und Ablege der Güter auf die und von den Straßenfuhrwerken in bestimmten Stationen ausschließlich durch die Bahnarbeiter besorgen zu lassen, so ist doch nicht zu übersehen, daß diese Gebühr als Aequivalent für die geleistete Leistung nur in jenen Fällen erhoben werden darf, wenn diese Leistung nämlich das Auf- und Ablegen der Güter auf die und von den Straßenfuhrwerken durch die Bahnbediensteten wirklich geleistet wird. Es müssen daher Fahrbetriebsmittel auf eigenen Eisenbahnen, Equipagen und sonstiges Fuhrwerk, lebende Thiere u. s. w., insbesondere auch solche Stück- und Massengüter, welche auf die Eisenbahn Waggonen unmittelbar von den und auf die Straßenfuhrwerke von den Eisenbahnen, von der Erhebung einer Auf- und Ablegegebühr befreit werden, weil die Vergütung für die Function des Auf- und Ablegens von den Waggonen bereits in der Mani-  
fakturgebühr begriffen ist.

Für militärische Güter muß es dagegen jederzeit und in sämmtlichen Fällen im Ermessen des Militärärars anheimgestellt bleiben, daß Auf- und Ablege der militärischen Güter auf die und von den Straßenfuhrwerken durch die demselben zu Gebote stehenden Kräfte aus dem Militärbudget zu lassen, in welchem Falle sodann auch selbstverständlich keine Auf- und Ablegegebühr entfällt. (S. M. 7. Juni 1873, S. 1873 : 66.)

Der mit dortseitigem Bericht Nr. 180/D. G. vom 21. November angetragene mitgetheilte Beschluß der gemeinschaftlichen Directorenconferenz vom 16. September 1880, in der Bezeichnung der Nebengebühren auf den Frachtbriefen, weder gedruckte noch zu schreibende Abkürzungen zuzulassen, sondern dann festzuhalten, daß die Gebühren in den Frachtbriefen stets vollständig und deutlich zu bezeichnen sind, — sowie die Anzeige der seither erfolgten Annahme dieses Beschlusses durch die Bahnverwaltungen, werden hienüt zur Kenntniß genommen. (GZ. 29. Nov. 1880, B. 6864/III.)

Nach Art. V des Gesetzes vom 23. Juli 1871, RGZ. Nr. 16 f. 1872, betreffend die neue Maß- und Gewichtsordnung, sind die im Art. III dieses Gesetzes aufgeführten Maße und Gewichte vom 1. Jänner 1876 an im öffentlichen Verkehre ausschließlich anzuwenden, doch ist nach Art. VIII die Anwendung derselben im öffentlichen Verkehre vom 1. Jänner 1873 an dann gestattet, wenn die Betheiligten hierüber einverstanden sind.

Da die neue Maß- und Gewichtsordnung in der Bevölkerung nur dann rasch und nachhaltig Eingang finden kann, wenn dieselbe zunächst von den öffentlichen Verkehrsanstalten in Anwendung gebracht wird, so lade ich die Bahnverwaltungen ein, von dem im Gesetze ausgesprochenen facultativen Rechte derart Gebrauch zu machen, daß in allen nach dem 1. Jänner 1873 zur Publication gelangenden Meilenzeigern, Stationstaxen und Gebührenberechnungstabellen die Angaben über Entfernungen, sowohl in Meilen als auch in Kilometern, angeführt werden, wobei als Gewichtseinheit, wie bisher, 1 Zollcentner = 50 Kilogramme insoweit beizubehalten ist, bis über die Umrechnung der concessionsmäßigen Tarifeinheitsätze die Entscheidung erfolgt sein wird, die ich mir noch vorbehalte.

Die Berechnung der Tarifgebühren hat demgemäß bis auf weiteres nach Meilen und Zollcentnern mit den bisher zulässigen Abrundungen zu geschehen.

In Bezug auf das System, nach welchem die Umrechnung der concessionsmäßigen Tarifsätze zu erfolgen hätte und diese für die Zukunft aufzustellen wären, wollen die geehrten Verwaltungen sich gegenseitig ins Einvernehmen setzen.

Bei dieser definitiven Bestimmung dürfte jedoch der Zollcentner = 50 Kilogramm wohl nicht mehr als Gewichtseinheit beibehalten werden, da er eine nach der Maß- und Gewichtsordnung vom 23. Juli 1871, RGZ. Nr. 16, als Einheit nicht zulässige Gewichtsgröße ist, sich dem metrischen Systeme nicht einfügen läßt und auch in der Praxis manche Unzulänglichkeiten verursachen würde. Es wären also als Gewichtseinheit für Eisenbahnen für die Zukunft entweder nur die metrische Tonne = 1000 Kilogramme oder die Einheit von 100 Kilogrammen festzusetzen.

Ich sehe einem bezüglichen Gutachten im Wege einer dießfalls zu delegirenden Verwaltung vor Ablauf dieses Jahres entgegen, fordere aber jede einzelne Verwaltung auf, mir gleichzeitig die nach dem gewöhnlichen Systeme vorgenommene Umrechnung ihrer concessionsmäßigen Tarifeinheitsätze zur Genehmigung vorzulegen.

Technische Elaborate, wie Bau- und Constructionspläne, Bahnprojecte, u. dgl., welche von nun an verfaßt werden und nach dem 1. Jänner 1873 zur Vorlage gelangen, sind unter Zugrundelegung des Metermaßes anzufertigen, und fordere ich die Verwaltungen auf, die Stationirung der Bahnstrecken nach  $\frac{1}{10}$  Kilometern = 100 Metern sofort in Angriff zu nehmen und successive bis Ende dieses Jahres durchzuführen. (GZ. 26. October 1872, B. 26843, GZ. 1872 : 92.)

Unlänglich vorgekommener Fälle, daß in einigen Bahnstationen unrichtige Wägemittel im öffentlichen Verkehre verwendet wurden, lade ich



nach bestimmt, hiemit sämtliche Bahnverwaltungen aufzufordern, für die genaue Befolgung der Vorschriften im Sinne des Gesetzes vom 23. Juli 1871, RGV. Nr. 19 vom Jahre 1872, Sorge zu tragen. (SM. 8. Nov. 1876, S. 16634, GB. 1876 : 129.)

In Abänderung des h. o. Erlasses vom 16. Jänner 1878, Z. 38033 ex 1877, betreffend die Anwendung abgekürzter Bezeichnungen der metrischen Maße und Gewichte, finde ich die Verwaltung einzuladen, sich in den an das Handelsministerium und die Generalinspektion gerichteten Eingaben, Plänen und sonstigen Schriftstücken oder Befehlen bei Anwendung von Abkürzungen der durch das Gesetz vom 23. Juli 1871, RGV. Nr. 16 ex 1872, eingeführten Maß- und Gewichtsbenennungen nunmehr ausschließlich der nachstehenden, von der internationalen Maß- und Gewichtsconferenz entworfenen, von der Plenarversammlung der Normalmischungscommission angenommenen und hierorts genehmigten Abkürzungszeichen für die metrischen Maß- und Gewichtsgrößen zu bedienen.

## Abkürzungszeichen für die metrischen Maß- und Gewichtsgrößen.

### 1. Längenmaße.

Kilometer	km
Meter	m
Decimeter	dm
Centimeter	cm
Millimeter	mm

### 2. Flächenmaße.

Quadratkilometer	km <sup>2</sup>
Quadratmeter	m <sup>2</sup>
Quadratdecimeter	dm <sup>2</sup>
Quadratcentimeter	cm <sup>2</sup>
Quadratmillimeter	mm <sup>2</sup>
Hektar	ha
Aa	a

### 3. Raummaße.

Cubikilometer	km <sup>3</sup>
Cubikmeter	m <sup>3</sup>

Cubikdecimeter	dm <sup>3</sup>
Cubikcentimeter	cm <sup>3</sup>
Cubikmillimeter	mm <sup>3</sup>

### 4. Hohlm Maße.

Hektoliter	hl
Liter	l
Deciliter	dl
Centiliter	cl

### 5. Gewichte.

Tonne	t
Metrischer Centner	q
Kilogramm	kg
Decagramm	dag
Gramm	g
Decigramm	dg
Centigramm	cg
Milligramm	mg

Anmerkung. 1. Zu den Abkürzungszeichen wird in Schrift und Druck lateinische Cursivschrift verwendet.

2. Den Zeichen ist rechts kein Punkt beizusetzen.

3. Die Zeichen werden den Zahlen rechts in gleicher Zeile beigelegt; bei Zahlen mit Decimalstellen nach der letzten Decimalstelle.

(SM. 27. April 1883, S. 13583, GB. 1883 : 59.)

## Zahlung der Fracht.

§. 53. Die Frachtgelder werden bei der Aufgabe des Gutes berichtigt oder auf den Empfänger zur Zahlung angewiesen. Bei Gütern, welche nach dem Ermessen der annehmenden Eisenbahn dem schnellen Verderben unterliegen oder

die Fracht nicht sicher bedecken, kann eine sofortige Verichtigung der Frachtgebühren gefordert werden.

Unrichtige Anwendungen des Tarifes, sowie Fehler bei der Gebührenberechnung sollen weder der Eisenbahn, noch dem zur Zahlung Verpflichteten zum Nachtheile gereichen. Zu viel erhobene Beträge sind dem Bezugsberechtigten thunlichst zu avisiren.

Die Eisenbahngesellschaften sind durch das Betriebsreglement nicht verpflichtet, Rückzahlungsbeträge dem Adressaten ins Haus zu schicken, indem der betreffende §. 53 darüber nur antwortet: „Zu viel erhobene Beträge sind dem Bezugsberechtigten thunlichst zu avisiren.“ (GZ. 8. Aug. 1875, J. 7496, GZ. 1875 : 128.)

liche Aufklärung der zu Gunsten der Parteien sich ergebenden Differenzen nur in dem Falle unterlassen werden darf, wenn deren Adresse unbekannt ist oder dieselbe überhaupt nicht ermittelt werden kann. (G. J. 26. Mai 1876, J. 5439, GZ. 1876 : 62).

Die Generalinspektion hat in Erfahrung gebracht, daß auf den meisten österreichischen Bahnen die Gepflogenheit besteht, die Avisirung der Guthabungen auf Kosten der Reklamationsberechtigten vorzunehmen.

Da solche Guthabungen doch nur aus Irrungen resultiren, an welchen die Parteien nicht die entfernteste Schuld tragen, so ist es auch nur billig, daß denselben die Guthabungen unverkürzt flüssig gemacht werden. Die Verwaltungen werden daher eingeladen, Veranlassung zu treffen, daß die reclamationsberechtigten Parteien in Einkunft von den Protokollen der Avisirung entlastet werden. (GZ. 5. Juli 1877, J. 7260, GZ. 1877 : 71.)

Bei manchen Bahnanstalten besteht die Übung, daß zur Vereinfachung des Geschäftes Versendern, Adressaten oder Expeditoren die für bewachte Transporte entfallenden Gebühren, und zwar in der Regel auf Grund specieller Abmachungen bis zu einem gewissen Maximalbetrage, creditirt werden.

Wenngleich dieser Vorgang principiell nicht als unzulässig erachtet werden kann, so muß doch bei Einräumung derartiger Credite in erster Linie darauf Bedacht genommen werden, daß hieraus im Falle eintretender Zahlungsunfähigkeit des Schuldners dem gesellschaftlichen Unternehmen und eventuell mittelbar dem garantirenden Staatsschatz kein Nachtheil oder Schade erwachse.

Dieser Eventualität kann aber nur dadurch vorgebeugt werden, wenn solche Credite — gleichwie dies bei den vom Staate gewährten Post- und Steuercrediten der Fall — nur gegen Leistung einer, wohl Enderziel

henden Caution einkommt und bei vorkommender Creditüber-  
 zung alle weiteren Creditirungen sofort eingestellt werden.

Insofern daher die gedachten Cautionen nicht schon derzeit bei der  
 gen Verwaltung . . . beachtet werden sollten, ist das Handels-  
 kerium einvernehmlich mit dem Finanzministerium veranlaßt, der  
 altung die genaueste Einhaltung derselben für die Folge zur Pflicht  
 machen, indem anderen Falles die Passirung eines aus derartigen  
 äften erlittenen Verlustes in der Betriebsrechnung unter keinen Um-  
 en gestattet werden kann. (HR. 7. Juni 1879, J. 15907, EW. 1879:66.)  
 Da die Eisenbahn verpflichtet ist, zu viel erhobene Beträge zurückzu-  
 a, so unterliegt es auch keinem Zweifel, daß die Bahn berechtigt ist,  
 uch eine unrichtige Anwendung des Tarifes im Frachtfreife zu  
 g bezifferte Frachtgebühr richtig zu stellen und die Zahlung der  
 g berechneten Frachtgebühr, rücksichtlich des noch gebührenden Rest-  
 ges vom Empfänger des Frachtgutes zu verlangen. (OGG. 18. Nov.  
 J. 1059; RRG Nr. 290.)

In Erledigung der durch den Verwaltungsrath der österreichisch-  
 tischen Staatseisenbahngesellschaft Namens der österreichischen Eisen-  
 verwaltungen überreichten Eingabe vom 5. Juli 1883, J. 24633/a  
 betr. Ergänzung des §. 53, al. 2 des Betriebsreglements durch  
 gung einer dreijährigen Reclamationsfrist für Forderungen wegen  
 rung oder zu hoch berechneter Frachtgebühren wird der Direction  
 et, daß hieselbst ein principieller Bedenken gegen die Willfährung  
 estellten Anspruchs nicht besteht, zumal in dem vor 1872 in Geltung  
 ibenen Betriebsreglement eine nur einjährige Verjährungsfrist fest-  
 t war.

Die li-  
 derun-  
 erueh-  
 re des  
 im RRG  
 tne,  
 , das  
 legisla-  
 tisch b  
 RRG  
 dunt  
 Obwo  
 Betrie-  
 das  
 seits,  
 a Def  
 ren u  
 angest  
 betrie-  
 ben ge-  
 denkt.

hat dieser Gesetzentwurf f. d. Gesetzeskraft erlangt, so wird es wohl  
 in Anstande mehr unterliegen, die gewünschte Ergänzung des Betriebs-  
 ments durch Beifügung einer entsprechenden Anmerkung durchzu-  
 n. (HR. 27. October 1884, J. 36782.)

### Nachnahme und Provision.

§. 54. Die auf Gütern bei ihrer Aufgabe auf die Bahn  
 den Spesen, deren Specificirung verlangt werden darf,  
 nachgenommen werden.

Eig. XVII. Eisenbahngesetz.

Auch Vorschüsse auf den Werth des Gutes werden bis auf Höhe von 150 fl. unter denselben Bedingungen wie Spejennachnahmen zugelassen, wenn dieselben nach dem Ermessen des expedirenden Beamten durch den Werth des Gutes sicher gedeckt werden.

Für jede aufgegebenene Nachnahme, gleichviel ob dieselbe verabsolgt oder in Folge anderweiter Disposition ganz oder theilweise zurückgezogen ist, wird die durch den Tarif der Aufgabestation bestimmte Provision berechnet. Von den Eisenbahnen im Falle des Weitertransportes von einer Bahn auf die andere nachgenommene Frachtgelder sind jedoch provisionsfrei.

Für baare Auslagen (§. 52), welche ebenfalls nachgenommen werden können, darf die im Tarife der die baaren Auslagen vorschießenden Eisenbahn bestimmte Provision für Nachnahme erhoben werden.

Als Bescheinigung über die Auflegung von Nachnahmen auf Güter dient in der Regel der abgestämpelte Frachtbrief oder die anderweit gestattete Form der Bescheinigung über Aufgabe von Gütern (cfr. §. 50 Nr. 5), jedoch werden auf Verlangen noch besondere Nachnahmescheine, und zwar gebührenfrei ertheilt.

Eingegangene Nachnahmen werden dem zum Empfangsberechtigten ohne Verzug avisirt und ausgezahlt.

### Annahme der Güter.

§. 55. Die Eisenbahn ist nicht verpflichtet, Güter zum Transporte eher anzunehmen, als bis die Beförderung geschehen kann, namentlich also nicht, insofern die regelmäßigen Transportmittel der Bahn zur Ausführung des nachgesuchten Transportes nicht genügen. Die Eisenbahn ist jedoch gehalten, die zugeführten Güter, soweit die disponiblen Räumlichkeiten zureichen, gegen Empfangsbescheinigung mit dem Vorbehalte deponiren zu lassen, daß die Annahme zum Transporte und die Aufdrückung des Expeditionsstämpels auf den Frachtbrief (sfr. §. 49) erst dann erfolgt, wenn die Verladung des Gutes möglich geworden ist. Der Aufgeber hat im Frachtbriefe sein Einverständniß zu erklären, daß die Sendung bis zur thunlichen Verladung eingelagert bleibe.

### Ablieferung der Güter und Beförderung.

§. 56. Das Gut muß in den festgesetzten Expeditionszeiten aufgeliefert, beziehungsweise von dem Absender ver-

ten, und wird, je nach der Declaration des Absenders, **ht** ober in gewöhnlicher Fracht befördert (§. 59).

Sonn- und Festtagen wird gewöhnliches Frachtgut **nommen** und am Bestimmungsorte dem Adressaten **bsfolgt**.

it wird auch an Sonn- und Festtagen, aber nur **i** für alle Mal bestimmten, durch Aushang in den **alocalen** und beziehungsweise auch in einem Local- **annt** gemachten Tageszeit angenommen und aus-

ut muß mit einem auf rothem Papier gedruckten **fe** (Anlage C) aufgegeben werden und wird vor- **und** schleunig befördert.

öhnliches Frachtgut ist mit einem Frachtbriefe **ige** B aufzugeben.

Insehung der Zeit der Beförderung der Güter bildet **nsfolge** der Auslieferung die Regel und darf kein **vor** dem anderen ohne einen in den Einrichtungen **in** den Transportverhältnissen oder im öffentlichen **liegenden** Grund begünstigt werden. Zuwiderhand- **gründen** den Anspruch auf Ersatz des dadurch ent- **Schadens**.

Eisenbahnen sind verpflichtet, solche Einrichtungen **.,** daß die Reihenfolge der Güterabfertigung con- **rden** kann.

Gestellung der Wagen für solche Güter, deren Ber- **r** Absender selbst beorgt, muß für einen bestimmten **gesucht** und die Verladung in der von der Absende- **bestimmenden** Frist vollendet werden.

: Frist wird durch Anschlag in den Güterexpeditionen **hungsweise** auch durch Bekanntmachung in einem **e** zur allgemeinen Kenntniß gebracht.

at sich durch die in neuerer Zeit seitens der Generalinspektion **n** Erl **nicht** auf allen österreichischen **Wagaz** **rtretende** Frachtbriefvormerke **werden** kann, ob die Güter nach **insfolg** **wurden**. Die häufig vorge- **Ersehu** **sch** die Aufgabaprotokolle und **rien-** **ische** aber den Tag der Auf- **nicht** **ungenügend**. Nachdem jedoch **schlußj** **ordnung** ausgesprochene Ver- **, nach** **aufgenommenen** Güter in der **wie** sie aufgegeben wurden, zu befördern haben, mit Rücksicht **dem** Staate zustehende Aufsichtsrecht für die Eisenbahnver- **i** noch die weitere Verbindlichkeit involvirt, Vormerkungen zu

führen, aus welchen diese Expedition leicht und genau controlirt werden kann, so werden die Bahnverwaltungen zur Einführung eigener, alle dießfalls erforderlichen Daten enthaltenden Frachtbriefvormerke angefordert. (GZ. 17. April 1871, GZ. 1871 : 70.)

### Lieferungszeit. Berechnung derselben.

§. 57. Jede Bahnverwaltung publicirt durch die Tarife für den Verkehr innerhalb ihres Bahngebietes Lieferungszeiten, welche sich aus Transport- und Expeditionsfristen zusammensetzen und die nachfolgenden Maximalsätze nicht überschreiten dürfen:

#### a. Für Eilgüter:

- |  |        |
|--|--------|
| 1. Expeditionsfrist . . . . .  | 1 Tag, |
| 2. Transportfrist für je auch nur angefangene<br>300 Kilometer . . . . . | 1 Tag, |

#### b. Für Frachtgüter:

- |  |         |
|--|---------|
| 1. Expeditionsfrist . . . . .  | 2 Tage, |
| 2. Transportfrist bei einer Entfernung bis zu<br>100 Kilometer . . . . .             | 1 Tag,  |
| bei größeren Entfernungen für je auch nur<br>angefangene weitere 200 Kilometer . . . | 1 Tag.  |

Wenn der Transport aus dem Bereiche einer Verwaltung in den Bereich einer anderen anschließenden Verwaltung übergeht, so berechnen sich die Transportfristen aus der Gesamtentfernung zwischen der Aufgabe- und Bestimmungsstation, während die Expeditionsfristen ohne Rücksicht auf die Zahl der durch den Transport berührten Verwaltungsgebiete nur einmal zur Berechnung kommen.

Anmerkung: Im internen österreichisch-ungarischen Verkehre kann von der obersten Aufsichtsbehörde für den Uebergang von einer Bahn auf die andere oder selbst auch für den Uebergang von einer Linie auf eine andere Linie derselben Bahnverwaltung ein Zuschlag an der Expeditionsfrist von höchstens 6 Stunden bei Eilgütern und höchstens 12 Stunden bei Frachtgütern für jeden Uebergang bewilligt werden. Für Uebergänge über Verbindungsbahnen in größeren Orten und nicht überbrückte Flüsse (mittels Trajectes) können von der obersten Aufsichtsbehörde noch weitere Zuschlagsfristen der betreffenden Verwaltung zugestanden werden.

Den Eisenbahnverwaltungen wird vorbehalten, für außergewöhnliche Verkehrsverhältnisse mit oder vorbehaltlich der Genehmigung der Aufsichtsbehörde Zuschlagsfristen festzusetzen und zu publiciren.

Aus der Bekanntmachung muß zu ersehen sein, ob und durch welche Behörde die Genehmigung ertheilt, oder ob eine solche vorbehalten ist. Im letzteren Falle muß die

sträglich erfolgte Genehmigung innerhalb 8 Tagen durch besondere Bekanntmachung veröffentlicht werden. Die Festsetzung von Zuschlagfristen ist wirkungslos, wenn die sträglich Genehmigung von der Aufsichtsbehörde versagt, oder die erteilte Genehmigung nicht rechtzeitig publicirt wird.

Die Lieferzeit beginnt mit der auf die Abstempelung Frachtbriefes (§§. 49 und 50) folgenden Mitternacht und gewahrt, wenn innerhalb derselben das Gut dem Empfänger oder derjenigen Person, an welche die Ablieferung gültig gehen kann, an die Behausung oder an das Geschäftslocal geführt ist, oder, falls eine solche Zuführung nicht zusagt oder ausdrücklich verboten ist (§. 59), wenn innerhalb der nächsten Frist schriftliche Nachricht von der erfolgten Ankunft an den Empfänger zur Post gegeben oder solche ihm auf andere Weise wirklich zugestellt ist.

Für Güter, welche Bahnhof restante gestellt sind, ist die Lieferzeit gewahrt, wenn das Gut innerhalb derselben auf der Bestimmungsstation zur Abnahme bereit gestellt ist.

Der Lauf der Lieferfristen ruht für die Dauer steuerlicher Abfertigung, sowie für die Dauer einer ohne Verfaulden der Bahnverwaltung eingetretenen Betriebsstörung, durch welche der Antritt oder die Fortsetzung des Bahntransports zeitweilig verhindert wird.

Im Sinne des §. 57 des Eisenbahnbetriebsreglements ist im Falle Verkehrsstörungen die gänzliche Auflassung der normalen Lieferzeit die zur Beförderung über Hilfsrouten gelangenden Sendungen unstatthaft und entweder mit oder vorbehaltlich der Genehmigung des Handelsministeriums lediglich eine Zuschlagfrist zur normalen Lieferzeit zu puncten. (S.M. 27. Jänner 1877, S. 2335, G.B. 1877 : 20.)

Es kann dem Ansuchen der Bahnverwaltungen um generelle Bewilligung von Zuschlagfristen nicht stattgegeben werden, und muß es vielmehr jeder einzelnen Bahnverwaltung überlassen bleiben, im Rahmen der vorliegenden Eingabe entwickelten Principien um die Bewilligung Lieferfrist-Zuschlägen für die dringendsten Fälle speciell einzuschreiten, Einschreiten jedoch insbesondere auch durch die mit den neuen Fristen in der betreffenden Relation bisher gemachten Erfahrungen zu motiviren, und mit dem Nachweise zu versehen sein werden, die neuen Lieferfristen bei Einrechnung der beanspruchten Zuschläge nicht höher belaufen als die früher in Geltung gestandenen. (S.M. 1884, S. 39350.)

zeitweilige Verhinderung des Transportes.

8. Wird der Antritt oder die Fortsetzung des Transportes durch Naturereignisse oder sonstige Zufälle verhindert, so ist der Absender nicht gehalten, die

Aufhebung des Hindernisses abzuwarten; er kann vielmehr vom Vertrage zurücktreten, muß alsdann aber die Eisenbahn, sofern derselben kein Verschulden zur Last fällt, wegen der Kosten zur Vorbereitung des Transportes und der Kosten der Wiederausladung durch eine (in den besonderen Vorschriften festgesetzte) Gebühr entschädigen und außerdem die Fracht für die von dem Gute etwa zurückgelegte Transportstrecke berichtigen.

Wenn jedoch wegen einer Betriebsstörung die Fortsetzung des Transportes auf dem vom Versender vorgeschriebenen oder von der Eisenbahn gewählten Wege nicht möglich ist, wohl aber auf einem anderen, wenn auch längerem Wege stattfinden kann, so bleibt es, unbeschadet der aus Rücksichten des allgemeinen Verkehrs ergehenden Anordnungen der Aufsichtsbehörde, der Entscheidung der Eisenbahn überlassen, ob es dem Interesse der Betheiligten mehr entspricht, die Beilegung der Störung abzuwarten oder die Sendung auf Kosten der Versender, resp. Empfänger über eine Hilfsroute dem Bestimmungsorte zuzuführen oder endlich die Absender um anderweitige Disposition über die Güter anzufragen.

#### Abisirung und Ablieferung des Gutes.

§. 59. Die Eisenbahn ist verpflichtet, am Bestimmungsorte dem durch den Frachtbrief bezeichneten Empfänger den Frachtbrief und das Gut auszuliefern. Nachträglichen Anweisungen des Absenders wegen Zurückgabe des Gutes oder Auslieferung desselben an einen anderen als den im Frachtbriefe bezeichneten Empfänger hat die Eisenbahn so lange Folge zu leisten, als sie letzterem nach Ankunft des Gutes am Bestimmungsorte den Frachtbrief noch nicht übergeben hat. Der Absender hat in diesem Falle auf Erfordern bei ihm etwa ausgestellte Frachtbrieffduplicat (§. 50 Nr. 5) oder den Aufnahmschein zurückzugeben.

Die Eisenbahn ist nicht verpflichtet, andere Anweisungen als diejenigen, welche auf der Aufgabestation erfolgt sind, zu beachten.

Ist dem Empfänger nach Ankunft des Gutes am Bestimmungsorte der Frachtbrief bereits übergeben, so hat die Eisenbahn nur die Anweisungen des bezeichneten Empfängers zu beachten, widrigenfalls sie demselben für die Ladung verantwortlich ist.

Bei denjenigen Gütern, welche die Eisenbahn nicht



dem Empfänger an seine Behausung oder an sein Geschäftslocal zuführen läßt, wird dem Adressaten spätestens nach Ankunft und Bereitstellung der transportirten Güter schriftliche Nachricht durch Boten, per Post oder durch sonst übliche Gelegenheit zugesendet.

Wo die Verwaltung es für angemessen erachtet, werden von derselben besondere Kollfuhrunternehmer zum An- und Abfahren der Güter innerhalb des Stationsortes oder von und nach seitwärts belegenen Ortschaften bestellt, auf welche der §. 63 des Reglements Anwendung findet.

Die Tage für die dem Kollfuhrunternehmer zu zahlende Gebühr muß in den betreffenden Güterexpeditionen zur Einsicht aushängen und auch von dem Fuhrmann auf Verlangen vorgezeigt werden.

Diejenigen Empfänger, welche sich ihre Güter selbst abholen oder sich anderer als der von der Bahnverwaltung bestellten Fuhrunternehmer bedienen wollen, haben dieß der betreffenden Güterexpedition rechtzeitig, vorher, jedenfalls noch vor Ankunft des Gutes und auf Erfordern der Güterexpedition unter glaubhafter Bescheinigung der Unterschrift schriftlich anzuzeigen.

Die Befugniß der Empfänger, ihre Güter selbst abzuholen oder durch andere als von der Bahnverwaltung bestellte Fuhrunternehmer abholen zu lassen, kann von der Eisenbahn im allgemeinen Verkehrsinteresse mit Genehmigung der Aufsichtsbehörde beschränkt oder auch ganz aufgehoben werden.

Ausgeschlossen von der Selbstabholung sind diejenigen Güter, welche nach steueramtlichen Vorschriften oder aus anderen Gründen nach Packhöfen oder Niederlagen der Steuerverwaltung gefahren werden müssen. Güter, welche Bahnhof restante gestellt sind oder den Adressaten durch die Bahnverwaltung zugeführt werden, werden nicht abisirt.

Nach geschehener Zahlung der etwa noch nicht berichtigten Fracht und der auf den Gütern haftenden Auslagen und Gebühren erfolgt gegen Einlieferung der Empfangsbescheinigung — welche sich einfach auf den Empfang, mit Ausschluß also der Forderung tadellosen, rechtzeitigen u. Empfanges zu beschränken hat — und Vorzeigung des quittirten Frachtbriefes die Auslieferung des Gutes in den Expeditionslocalen (auf den Güterböden) und die Stellung der Wagen zur Entladung auf den Entladungsplätzen, und zwar mit folgenden näheren Zeitbestimmungen:

1. Die Güter sind vorbehaltlich der unter 2 nachfolgenden Bestimmung binnen der im Tarife festzustellenden lagerzinsfreien Zeit, welche nicht weniger als 24 Stunden nach Absendung, resp. Empfang (cfr. §. 57) der Benachrichtigung betragen darf, während der vorgeschriebenen Geschäftsstunden abzunehmen.

Für Bahnhof restante gestellte Güter, sowie für Güter derjenigen Empfänger, welche sich die Avisirung schriftlich ein für alle Mal verbeten haben, beginnt diese Zeit mit der Ankunft des Gutes.

2. Die Fristen, binnen welcher die von dem Versender selbst verladene Güter durch die Empfänger auszuladen und abzuholen sind, werden durch die besonderen Vorschriften jeder Verwaltung festgesetzt und auf jeder Station durch Aushang in den Expeditionslocalen, beziehungsweise auch durch Bekanntmachung in einem Localblatte zur allgemeinen Kenntniß gebracht.

3. Zwischenfallende Sonn- und Festtage werden überall nicht mitgerechnet.

4. Wegen nicht erfolgter Ankunft eines Theiles der in demselben Frachtbriefe verzeichneten Sendung, wovon jeder Theil ohne Zusammenhang mit dem Ganzen einen gemeinen Werth hat, kann die Annahme des angekommenen Theiles und die Zahlung des verhältnißmäßigen Frachtbetrages vom Adressaten verweigert werden, unbeschadet der auf Grund der §§. 62 ff. von ihm zu erhebenden Entschädigungsansprüche.

Eilgüter werden, sofern außergewöhnliche Verhältnisse nicht eine längere Frist unvermeidlich machen, binnen zwei Stunden nach der Ankunft avisirt, resp. binnen sechs Stunden dem Adressaten in seine Behausung zugeführt. Die Avisirung, resp. Zuführung der später als 6 Uhr Abends angekommenen Eilgüter kann erst am folgenden Morgen verlangt werden. Die im §. 57 getroffenen Festsetzungen werden hiedurch nicht berührt.

Der Empfänger ist berechtigt, bei der Auslieferung von Gütern an ihn, deren Nachwägung in seiner Gegenwart auf dem Bahnhofe zu verlangen. Diesem Verlangen muß die Eisenbahnverwaltung bei Collogütern stets, bei Wagenladungsgütern insoweit, als die auf dem Bahnhofe vorhandenen Wägebvorrichtungen dazu ausreichen, nachkommen. Gestatten die Wägebvorrichtungen der Eisenbahn eine Verwiegung von Wagenladungsgütern auf dem Bahnhofe nicht, so bleibt dem

er überlassen, die Verwiegung da, wo derartige Wägungen am nächsten zur Verfügung stehen, in Gegenes dazu von der Eisenbahnverwaltung zu bestellenden ächtigten vornehmen zu lassen.

ibt die Nachwägung kein von der Eisenbahnverwaltung etendes Gewichtsmanco, so hat der Empfänger die e Verwiegung entstandenen Kosten, beziehungsweise igen Gebühren, sowie die Entschädigung für den geordneten Bevollmächtigten zu tragen.

gegen hat die Eisenbahnverwaltung, falls ein von ihr etendes und nicht bereits anerkanntes Gewichtsmanco t wird, dem Empfänger die ihm durch die Nachverursachten Kosten zu erstatten.

Besitz des Frachtbriefes legitimirt zur Klage auf Ausfolgung des tes. (OÖG. 23. August 1850, Z. 4545.)

der unterlassenen rechtzeitigen Abisirung wird die Eisenbahn für jetretenen Untergang des Frachtgutes nur dann haftbar, wenn er wird, daß der Schaden im Falle früherer Abisirung unterblieben - Unter „sogleicher“ Abisirung des Frachtgutes ist eine solche ohne en Aufschub zu verstehen. (OÖG. 28. December 1852, Z. 7659; . 4.)

Folge einer mit den in der Anlage 1 genannten Eisenbahn- und hiffahrts-Verwaltungen\*) getroffenen Vereinbarung wird die Be-

Bezugschein-Abisi und Dispositionsnoten,

Abisi über eingegangene Nachnahmen und der Abisi über Plus- Minusmängel an Adressaten in den, den Bahnstationen bezw. ntien nächstgelegenen Postorten und in Orten der dazu gehörigen dbriefträger-Rayons vom 1. Juli 1885 angefangen durch die Post rgt werden, und zwar hat die Aufgabe und Bestellung der unter enannten Abisi zc. gegen Empfangsbestätigung, die Aufgabe und ellung der unter b) angeführten Abisi dagegen unter den für öhnliche Briefpostsendungen vorgeschriebenen Modalitäten zu ge- en.

Abisi und Noten sind in offenem Zustande, jedoch zusammengelegt, und mit einer 3 kr. Briefmarke frankirt aufzugeben. Eine Re- dationsgebühr kommt nicht in Anwendung. (SM. 22. Mai 1885, 3, GB. 72.)

Eisenbahnverwaltungen haben den Beschluß gefaßt, die Lagergeld- it bei der Abgabe einheitlich festzusetzen und zwar für Eilgüter Stunden und für Frachtgüter, (sofern nicht Ausnahmen normirt e für Heu und Stroh, Petroleum zc.), auf 3 Tage, mit der Maß- ß, im Falle in die Lagergeldfreie Zeit mit Ausnahme des ersten onn- oder gesetzliche Feiertage fallen, die Lagergeldfreie Zeit um verlängert wird.

er Beschluß wird genehmigend zur Kenntniß genommen.

wird jedoch bemerkt, daß in jenen Fällen, in welchen für gewisse ormalen eine längere als eine dreitägige Lagerzinsfreie Zeit, iter Einrechnung der Sonn- und Feiertage zugestanden ist, die-

selbe auch in Zukunft aufrecht zu erhalten ist, mit der Maßgabe, daß beim Zwischenfallen von Sonn- und Feiertagen nie eine kürzere lagerzinsfreie Zeit zur Anwendung gelangen darf, als sich bei der oben normirten Bemessung der dreitägigen lagerzinsfreien Zeit für diese Artikel ergeben würde.

Da ferner gewöhnliches Frachtgut, abgesehen von concessionsfähigen Sprengmitteln und sprengkräftigen Bindungen, für welche in §. 57, lit. a der Verordnung vom 1. Juli 1880, RGR. Nr. 79, betreffend den Transport explosibler Artikel auf Eisenbahnen, spezielle Ausnahmsbestimmungen getroffen worden sind, an Sonntagen wegen der gesetzlich gebotenen Sonntagsruhe aus den Bahnhofsräumen gar nicht entfernt werden darf, seitens der Bahnverwaltungen auf Grund des §. 56 al. 2 des Betriebsreglements, gewöhnliches Frachtgut an Sonn- und Festtagen überhaupt nicht ausgefolgt wird, werden die Bahnverwaltungen hiemit aufgesordert,

(RGR. 9. Rat 1886, J. 83428 ex 85.)

### Lagergeld und Conventionalstrafe.

§. 60. 1. Wer ohne die im §. 58 erwähnten Veranlassungen die von ihm zur Beförderung aufgestellerten Güter aus den Lagerräumen oder den Wagen der Eisenbahn vor deren Abfahrt zurücknimmt, hat auf Verlangen der Eisenbahnverwaltung außer den Auf- und Abladegebühren für jeden Tag vom Augenblicke der Auslieferung, der Tag sei bloß angebrochen oder verstrichen, ein Lagergeld zu entrichten.

Wird vom Abiender die Zurückgabe eines Gutes auf einer Zwischenstation der Transportstrecke verlangt, und geht die Verwaltung auf dieses Verlangen ein, so ist neben der tarifmäßigen Fracht für die von dem Gute zurückgelegte Bahnstrecke das tarifmäßige Reuegeld zu zahlen.

i einer nach und nach stattfindenden Auslieferung  
mselfen Frachtbriefe declarirten Sendungen, oder  
r mit unvollständigen oder unrichtigen Frachtbriefen  
t sind und deßhalb bis zum Eingange der vervoll-  
oder berichtigten Frachtbriefe liegen bleiben müssen,  
Eisenbahn, wenn die Auslieferung nicht innerhalb  
en vollbracht und eine Verzögerung des Ausliefere-  
äftes ersichtlich ist, beziehungsweise, wenn innerhalb  
die Vervollständigung und Berichtigung der Fracht-  
t erfolgt ist, von den ausgelieferten Gütern nach  
ner 24 Stunden bis zur vollständig vollbrachten  
ng der ganzen Frachtbrieffsendung, beziehungsweise  
ervollständigung und Berichtigung der Frachtbriefe,  
geld erheben lassen. Eine Conventionalstrafe, für  
f Verlangen bei Bestellung der Wagen eine den  
r Strafe für eine Tagesversäumniß ausgleichende  
u erlegen ist, kann die Eisenbahn ebenfalls von  
n einziehen, welcher Eisenbahnwagen zum Trans-  
Gütern, deren Verladung der Versender zu besorgen  
lt, und welcher nicht in der durch die besonderen  
n (cfr. §. 56 am Schlusse) zu bestimmenden Frist  
ung ordnungsmäßig bewirkt und die Güter zur  
ig bringt; auch ist im letzteren Falle die Eisenbahn  
if jener Frist befugt, das Geladene von dem Wagen  
n des Bestellers wieder zu entfernen, das Ent-  
f Gefahr desselben und gegen ein Lagergeld lagern  
und den Eisenbahnwagen der Verfügung des Be-  
entziehen.

gen ist die Eisenbahn verpflichtet, den Besteller von  
rch Zahlung einer gleich hohen Conventionalstrafe  
digen, soferne sie fest zugesagte Wagen nicht recht-

er Güter innerhalb der vorgeschriebenen Frist nicht  
hat gleichfalls Lagergeld zu bezahlen.

gen ist die Eisenbahnverwaltung zum Ersatze der  
enen Kosten der zwar rechtzeitig, aber vergeblich  
Abholung eines Gutes in dem Falle verpflichtet,  
bereits avisirtes Gut im Bahnhofe nicht spätestens  
1 Stunde nach dem Eintreffen des Abholers zur  
resp. Abgabe bereitgestellt ist.

enn aus den vom Versender beladenen Wagen die  
Güter nicht innerhalb der im §. 59 Nr. 2 vor-

geschriebenen Zeit ausgeladen und abgeholt sind, so ist die Eisenbahn zu dieser Ausladung auf Kosten des Empfängers resp. Versenders, jedoch ohne Uebernahme irgend einer Garantie, ermächtigt und kann durch die besonderen Vorschriften zugleich eine conventionelle Entschädigung als Lagergeld oder als Wagenstrafmiethe festsetzen.

5. Bei Gütern, deren Empfänger nicht hat benachrichtigt werden können, beginnt die Berechnung des Lagergeldes und der Wagenstrafmiethe nach Ablauf der in den besonderen Vorschriften bestimmten Fristen.

6. Ueber die Höhe und über die Art und Weise der Berechnung dieser conventionellen Lagergelder und Wagenstrafmiethe enthält der Tarif für die Güterbeförderung die näheren Bestimmungen.

Wenn der geregelte Verkehr durch große Güteranhäufungen gefährdet wird, so ist die Eisenbahn zur Erhöhung der Lagergelder und der Wagenstrafmiethe und, wenn die Maßregel nicht ausreichen sollte, auch zur Verkürzung der Ladefristen und zur Beschränkung der lagerzinsfreien Zeit für die Dauer der Anhäufung der Güter, und zwar Alles dieses unter Beachtung der für die Festsetzung von Zuschlagslieferfristen im §. 57 al. 3 und 4 gegebenen Vorschriften berechtigt.

Eine Aufhebung der normalmäßigen Lieferfristen darf nur im äußersten Falle, wenn alle übrigen Mittel zur Bewältigung der zur Aufgabe gelangenden Gütermengen fruchtlos gewesen sind, in Anwendung gebracht werden, und selbst in diesem Falle muß das Handelsministerium im Interesse des Handels und Verkehrs darauf bestehen, daß in erster Linie nur eine Verlängerung der Lieferfristen ausbedungen werde.

Das Handelsministerium behält sich übrigens die Zustimmung zu jeder Abweichung von den Bestimmungen über Lieferzeiten vor und sind dießbezügliche Ansuchen gehörig zu begründen. (H. 26. November 1870, Z. 22242, G. B. 1870 : 96.)

Laut §. 57 al. 3—4 und §. 60 al. 6 des Betriebsreglements ist eine Kürzung der tarifmäßig festgesetzten Ladefristen wirkungslos, wenn nicht im Sinne der Bestimmungen der bezogenen Paragraphe alle Bedingungen erfüllt worden sind und wenn insbesondere nicht die Genehmigung der staatlichen Aufsichtsbehörde, entweder im Vorhinein oder doch in besonders dringenden Fällen in der Weise nachträglich eingeholt wurde, daß diese Genehmigung längstens binnen 8 Tagen, von der Einführung dieser Maßnahmen an, kundgemacht werden kann, — wobei die rechtzeitig zu veröffentlichenden Kundmachungen genau den Anordnungen des §. 57 al. 4 des Betriebsreglements zu entsprechen haben.

Ebenso ist bei Erhöhung der Lagergelder und der Wagenstrafmiethe, dann der Beschränkung der lagerzinsfreien Zeit vorzugehen. (G. 17. November 1877, Z. 13131, G. B. 1877 : 138.)

ahren bei Ablieferungshindernissen.

Güter, deren Ab- oder Annahme verweigert rechtzeitig bewirkt wird, und Güter, deren Abgabe ~~h~~ geworden, sowie solche, welche unter der Adresse „~~stante~~“ länger als die durch die besonderen Vor-~~h~~gelassene Frist nach der Ankunft ohne geschehene ~~s~~ Empfängers daselbst gelagert haben, lagern auf

Kosten der Versender, welche mit thunlichster ~~ing~~ hievon zu benachrichtigen sind. Auch hat die ~~das~~ Recht, solche Güter unter Nachnahme ihrer ~~enden~~ Kosten und Auslagen in ein öffentliches ~~oder~~ einem ihr als bewährt bekannten Spediteur ~~ig~~ und Gefahr dessen, den es angeht, auf Lager ~~n~~ und sie da zur Disposition des Versenders unter ~~benachrichtigung~~ desselben zu stellen.

Eisenbahn ist berechtigt, Güter, deren Bestimmungs-~~t~~ der Eisenbahn gelegen ist, mittelst eines Spedi-~~iner~~ anderen Gelegenheit nach dem Bestimmungs-~~s~~fahr und Kosten des Versenders weiter befördern ~~wenn~~ nicht wegen sofortiger Weiterbeförderung der

Absender oder Empfänger Verfügung getroffen ~~be~~ gilt von Gütern, deren Bestimmungsort eine ~~en~~ Güterverkehr eingerichtete Eisenbahnstation ist. ~~erstehende~~ Bestimmung findet keine Anwendung, ~~Berwaltung~~ Kollfuhrunternehmer zur Beförderung ~~ich~~ seitwärts belegenen Orten bestellt hat (cfr. §. 59).

Versender erklärt sich durch die Aufgabe des Gutes ~~ein~~verstanden, daß die Eisenbahn Güter, deren ~~bnahme~~ verweigert oder nicht rechtzeitig bewirkt ~~deren~~ Abgabe nicht thunlich ist, wenn sie dem ~~rderben~~ ausgesetzt sind, oder endlich solche Güter, ~~otene~~ Zurücknahme durch den Versender bei ver-~~bnahme~~ seitens des Adressaten, oder im Falle, ~~ressat~~ nicht zu ermitteln ist, unterbleibt, ohne ~~mllichkeit~~ bestmöglich, und zwar Güter, die dem ~~rderben~~ ausgesetzt sind, ohne Verzug, alle anderen ~~tens~~ 4 Wochen nach Ablauf der lagerzinsfreien ~~t~~.

leiche gilt für den Fall, daß der Versender nicht ~~t~~ ist.

lose Güter, welche sich im örtlichen Bezirke der ~~orfinden~~, unterliegen den Bestimmungen des §. 33.

Die Bahnverwaltung ist nach §. 61 des Betriebsreglements nicht verpflichtet, sondern nur berechtigt, ein Gut, wenn es dem schnellen Verderben unterliegt, im Falle von Ablieferungshindernissen zu veräußern. (HM. 14. Juli 1879, B. 21823, GS. 1879 : 123.)

Die Eisenbahn ist berechtigt, „Bahnhof restants“ gestellte Frachtgüter, welche innerhalb der lagerzinsfreien Zeit nicht abgeholt werden, ohne vorherige Nachforschung nach dem Adressaten zum Verkauf zu bringen. — Das in Art. 407 HGB. der Eisenbahn eingeräumte Verkaufsrecht ist nicht auf den Fall beschränkt, wenn das zu verkaufende Frachtgut dem Verderben ausgesetzt ist. (OGH. 25. Nov. 1878, B. 9356; Röll Nr. 109.)

Der von der Eisenbahn zu veranlassende Verkauf der unausbringlichen Güter ist an keine besonderen Vorschriften, insbesondere nicht an jene des Art. 407 HGB. gebunden. (OGH. 26. Aug. 1875, B. 1997; Röll Nr. 161.)

Von dem Erlöse eines executiv veräußerten Frachtgutes, welches in der Bestimmungsstation unbezogen lagert, sind vor Allem die Executionskosten zu ersetzen und kann die Eisenbahn nur aus dem danach erübrigenden Reste des Erlöses Befriedigung für ihre Forderung an Frachtspeisen und Lagerzins finden. (OGH. 3. Nov. 1875, B. 12012; Röll Nr. 166.)

Die Eisenbahnen sind berechtigt, eine im Verderben begriffene Sendung, deren ordnungsmäßige Weiterbeförderung von einer Zwischenstation bis an den Abgabsort wegen Unterbrechung des Bahnverkehrs in Folge von Elementarereignissen nicht möglich ist, ohne weitere Formlichkeit bestmöglichst zu verkaufen. — Die Eisenbahnen sind nicht verpflichtet, vor einem solchen Verkaufe den Aufgeber zu avisiren, beziehungsweise ihm das Frachtgut zur Disposition zu stellen. (OGH. 29. Nov. 1877, B. 6081; Röll Nr. 232.)

### Haftpflicht im Allgemeinen.

§. 62. Wenn eine Eisenbahn das Gut mit einem Frachtbriefe übernimmt, nach welchem der Transport durch mehrere, sich aneinander anschließende Eisenbahnen zu bewirken ist, so haften als Frachtführer für den ganzen Transport nicht sämtliche Eisenbahnen, welche das Gut mit dem Frachtbriefe übernommen haben, sondern nur die erste und diejenige Bahn, welche das Gut mit dem Frachtbriefe zuletzt übernommen hat; eine der übrigen in der Mitte liegenden Eisenbahnen kann nur dann als Frachtführer in Anspruch genommen werden, wenn ihr nachgewiesen wird, daß der Schaden, dessen Ersatz gefordert wird, auf ihrer Bahn sich ereignet hat.

Der den Eisenbahnen unter einander zustehende Rückgriff wird dadurch nicht berührt.

### Haftpflicht der Eisenbahn für ihre Leute.

§. 63. Die Eisenbahn haftet für ihre Leute und für andere Personen, deren sie sich bei Ausführung des von ihr übernommenen Transportes bedient.



umfang und Zeitdauer der Haftpflicht.

4. Die Eisenbahn haftet, abgesehen von den Bestimmungen im §. 67, für den Schaden, welcher Verlust oder Beschädigung des Gutes seit dem Abschlusse des Frachtvertrages (§. 49) bis zur Ablieferung entstanden sind, wenn sie nicht beweist, daß der Verlust oder die Beschädigung durch höhere Gewalt (*vis major*) oder durch die Beschaffenheit des Gutes, namentlich durch inneren Verschleiß, gewöhnliche Verfall und dergleichen, oder durch irgendwelche nicht erkennbare Mängel der Verpackung entstanden ist.

Die Haftpflicht der Eisenbahnen für Verlust oder Beschädigung des Gutes während der Zeit von der Auflieferung bis zur Abstempelung des Frachtbriefes, soweit sie begründet ist, wird hiedurch nicht berührt.

Die Ablieferung an den Adressaten steht der Ablieferung an den Revisionsschuppen nach Ankunft des Gutes auf der Abfertigungsstation, sowie die nach Maßgabe dieses Reglements stattfindende Ablieferung des Gutes an Lagerhäuser oder an einen Spediteur gleich.

Wenn ein Gut in Verlust gerathen ist, so ist das Gut erst vier Wochen nach der Lieferungszeit zu betrachten. Durch Annahme des Gutes seitens des im Frachtbriefe bezeichneten Empfängers oder der Leute oder derjenigen Personen, an welche die Ablieferung gültig erfolgen kann, und durch Bezahlung der Fracht erlischt jeder Anspruch gegen die Eisenbahn. Nur für Verluste oder Beschädigungen, welche bei der Abnahme äußerlich nicht erkennbar waren, kann die Eisenbahn haften. Die Abnahme und nach Bezahlung der Fracht in Annahme angenommen werden, jedoch nur, wenn die Feststellung des Verlustes oder der Beschädigung ohne Verzug nach der Ablieferung nachgesucht und der Anspruch innerhalb 4 Wochen bei der Eisenbahnverwaltung schriftlich angemeldet worden ist, wenn nicht bewiesen wird, daß der Verlust oder die Beschädigung während der Zeit seit der Empfangnahme bis zur Abnahme entstanden ist.

Obgleich verjähren alle Ansprüche wegen gänzlichen Verlustes des Gutes nach Einem Jahre von dem Ablaufe des Jahres, gerechnet, an welchem die Ablieferung hätte bewirkt werden können, und, sofern das Gut angenommen, die Fracht bezahlt ist, alle Ansprüche wegen Verminderung

oder Beschädigung des Gutes nach einem Jahre von dem Ablaufe des Tages an, an welchem die Ablieferung geschehen ist.

In allen Verlust- und Beschädigungsfällen haben die Eisenbahnverwaltungen die eingehendsten Recherchen anzustellen und auf Erfordern den Berechtigten actenmäßige und genaue Mittheilungen über das Resultat der Nachforschungen zu geben.

Bei Empfangnahme der Entschädigung kann der Entschädigungsberechtigte beanspruchen, daß er, falls das in Verlust gerathene Gut später gefunden wird, hievon benachrichtigt werde. Ueber den erhobenen Anspruch ist ihm eine Bescheinigung zu ertheilen.

Innerhalb acht Tagen nach erhaltener Nachricht kann der Berechtigte gegen Rückerstattung der erhaltenen, um den Betrag der ihm für versäumte Lieferfrist gebührenden Entschädigung zu kürzenden Summe verlangen, daß das wiedergefundene Gut von dem Orte, wo dasselbe gefunden wurde, bis zu dem im Frachtbriele angegebenen ursprünglichen Bestimmungsorte kostenfrei geliefert werde.

Ist an einem Gute eine Verminderung oder eine Beschädigung eingetreten, so hat die Eisenbahn in Gegenwart von unparteiischen Zeugen und womöglich in Gegenwart des Reclamationsberechtigten das Gewicht oder den sonstigen Thatbestand und nach Umständen unter Beiziehung von Sachverständigen den an dem Gute eingetretenen Schaden feststellen zu lassen.

Will der Reclamationsberechtigte sich mit der Eisenbahn über die von letzterer zu leistende Entschädigung im außergerichtlichen Wege ausgleichen, so hat er noch vor dem Empfange, beziehungsweise vor der Zurücknahme des Gutes den Thatbestand anzuerkennen und seinen Ersatzanspruch anzumelden.

Stellt er sich hiebei mit dem Ausspruche der von der Eisenbahn beigezogenen Sachverständigen nicht zufrieden, so steht es ihm frei, den Schaden durch vom Handelsgerichte oder in dessen Ermangelung vom Richter des Ortes ernannte oder durch bei dem Gerichte bereits ständig bestellte Sachverständige feststellen zu lassen.

Eine angemeldete Reclamation ist mit einem den Werth des Gutes nachweisenden Documente, und wenn das Gut in Empfang genommen wurde, auch mit dem Frachtbriele belegt, binnen der gesetzlichen Verjährungsfrist wirklich einzubringen, und muß solche mit thunlichster Beschleunigung von der Eisenbahn beantwortet und erledigt werden.

on der Bahnanstalt dem Adressaten zugestellte Frachtbrief gleich der darin enthaltenen Quantitätsangaben einen Beweis der Bahnanstalt. — Der Expéditeur als Adressat ist bezüglich dieses zur Klage legitimirt. (OGH. 23. August 1850, J. 4249; 5.)

er nach Art. 408 HGB. vom Empfänger zu veranlassenden des theilweisen Verlustes oder der Beschädigung eines Frachtweber die Vorschriften des Art. 407, noch überhaupt die Proceß über den Sachbefund zu beobachten. — Ein während des Transportes erfolgter Umtausch der zur Aufgabe gebrachten, in einem bestimmten Waaren rechtfertigt die Annahme einer bösslichen Handlung auf Seite der Eisenbahn. — Die im Art. 408 HGB. vorgetragene Feststellung ist auch nach Uebernahme des Frachtgutes seitens des Empfängers zulässig, wofern mit dem Frachtgute inzwischen erwiesenermaßen eine Veränderung vorgenommen wurde. (OGH. 10. Sept. 1873, Röll Nr. 105.)

esitz des Frachtbriefes legitimirt denjenigen, welcher ein Frachtgut einem Expéditeur mittelst Eisenbahn versenden ließ, im Falle des Verlustes des Frachtgutes zur Schadenersatzforderung gegen die Eisenbahn. (OGH. 19. Nov. 1873, J. 9329; Röll Nr. 108.)

riegszustand befreit die Eisenbahn nur in dem Falle von der Haftung zum Erfasse für den Verlust eines Frachtgutes, wenn dieser eine unmittelbare Folge des Krieges gewesen. — Die Eisenbahn ist im Falle der Nichtablieferung eines Frachtgutes von dem Empfänger an, in welchem sie dasselbe vertragsmäßig abzuliefern hatten, zum Ersatz des von dem zu ersetzenden Werthe zu bezahlen. (OGH. 8. Juli 1875; Röll Nr. 20.)

Eisenbahngesellschaft kann im Falle des von ihr behaupteten Verlustes eines Frachtstückes nur alternativ zur Rückstellung des Frachtgutes zum Erfasse des Schadens verurtheilt werden. (OGH. 8. Oct. 1874; Röll Nr. 21.)

Frachtgut, welches die Eisenbahn an eine andere als die im Frachtbrief bezeichnete Person ausgefolgt hat, gilt in Ansehung der Haftung der Eisenbahn als in Verlust gerathen. — Die unrichtige Bezeichnung des Wohnortes des Adressaten im Frachtbrief entschuldigt nicht die Haftung der Eisenbahn für den Verlust des Frachtgutes an eine andere, als die im Frachtbrief bezeichnete Person. Im Falle der Ausfolgung des Frachtgutes an eine andere Person braucht sich der Aufgeber nicht an letztere wegen der Haftung der Eisenbahn zu halten, ist vielmehr berechtigt, die Haftung der Bahnanstalt als Frachtführerin in Anspruch zu nehmen. (OGH. 5. Juli 1871, J. 4359; Röll Nr. 78.)

Im §. 1497 a. b. G. B. normirte Unterbrechung der Verjährung materiellen Rechten ist auf die Verjährung der Klagen gegen die Eisenbahn als Frachtführerin nicht anwendbar (Art. 386, 408 HGB. 26. Nov. 1873, J. 10485; Röll Nr. 110.)

Klage wegen Abganges an einem Frachtgute ist auch nach erfolgter Uebernahme des letzteren zulässig, wofern der Empfänger beweist, daß er sich bei der Bestätigung des Empfanges des ganzen Frachtgutes in einem unverschuldeten Irrthume befunden habe. (OGH. 17. Juli 1875, J. 9975; Röll Nr. 153.)

Die Bahn haftet auf Schadenersatz wegen Verlust des Frachtgutes, sobald, so hat nicht der Aufgeber den Verlust, sondern die Bahn nachzuweisen, daß das Frachtgut an den Adressaten abgeliefert wurde. (OGH. 10. Sept. 1876, J. 7785; Epstein Nr. 138.)

Der Absender kann die Eisenbahn im Falle der Nichtan-  
nahme des Frachtgutes an den Adressaten auch dann auf Rückstellung be-  
belangen, wenn dasselbe wegen Ablaufes des im Betriebsregle-  
ment 10. Juni 1874 (§. 64) normirten 4 wöchentlichen Termines als  
gerathen anzusehen ist. — Die Ausfolgung eines Frachtgutes  
an einen — obzwar mit keiner schriftlichen Vollmacht versehenen  
vollmächtigten des Adressaten gültig erfolgen. (OGS. 18. J.  
S. 5060; Röll Nr. 257.)

Unter dem Ausdrucke „öffentliche Lagerhäuser“ im §. 64 des  
Reglements sind auch die Lagerhäuser der Eisenbahnen zu verstehen.  
Die Uebernahme in das Lagerhaus der Eisenbahn geht der Fracht  
einen Verrechnungsvertrag über, ohne daß eine tatsächliche  
hinzutreten muß. (OGS. 17. März 1886, S. 2378.)

### Beschränkung der Haftpflicht für Güter, n nicht nach Eisenbahnstationen bestimmt

**§. 65.** Wird Gut mit einem Frachtbriefe zum  
Transporte übernommen, in welchen als Ort der Ablieferung  
nicht an einer anschließenden Eisenbahn liegender Ort  
ist, so besteht die Haftpflicht der Eisenbahnen als Frachtführer  
nicht für den ganzen Transport, sondern nur für den  
Transport bis zu dem Orte, wo der Transport mittelst  
anderer Verkehrsmittel enden soll. In Bezug auf die Weiterbeförderung  
trifft die Verpflichtungen des Spediteurs ein.

In Ansehung der von der Bahnverwaltung einge-  
nommenen Kollifurten nach seitwärts belegenen Orten (cfr. §. 59)  
ist die Haftpflicht der Eisenbahn als Frachtführer auch  
für den Transport bis zu dem Bestimmungsorte des Gutes.

### Beschränkung der Haftpflicht bei Angabe mit Bestimmungsorte.

**§. 66.** Ist von dem Absender auf dem Frachtbriefe  
bestimmt, daß das Gut an einem an einer Eisenbahn, für  
welches dieses Reglement gilt, liegenden Orte abgegeben werden  
soll, so gilt, ungeachtet im Frachtbriefe ein anderer  
Bestimmungsort angegeben ist, der Transport nur bis zu jenem  
ersten an der Bahn liegenden Orte genommen, und die Eisenbahn  
ist nur bis zur Ablieferung an diesen Ort verantwortlich.

### Besondere Beschränkung der Haftpflicht

**§. 67. 1.** Die Eisenbahn haftet in Ansehung der Güter,  
welche vermöge ihrer eigenthümlichen natürlichen Eigenschaften

der besonderen Gefahr ausgesetzt sind, gänzlich oder theil-  
 en Verlust oder Beschädigung, namentlich Bruch, Rost,  
 ren Verderb, außergewöhnliche Bedäuge, Selbstentzündung zc.  
 erleiden, nicht für den Schaden, welcher aus dieser Gefahr  
 anden ist, insbesondere also nicht

überhaupt bei gefährlichen Substanzen, als: Schwefel-  
 säure, Scheidewasser und anderen äßenden, sowie bei  
 leicht entzündlichen Gegenständen;

für den Bruch: bei leicht zerbrechlichen Sachen, als: leicht  
 zerbrechlichen Möbeln, leicht zerbrechlichem Eisenguß, Glas,  
 leeren oder gefüllten Krügen, Flaschen und Glasballons,  
 Zucker in losen Broden u. s. w.;

Anmerkung: Im internen österreichisch-ungarischen Verkehre wird  
 den Bruch bei Eisenguß nicht gehaftet, insofern derselbe durch die  
 ere Beschaffenheit des Materiales (Gußspannung, grobe Gußfehler) ent-  
 en kann.

für das Verderben: bei Flüssigkeiten und anderen Gegen-  
 ständen, welche leicht in Gährung oder Fäulniß über-  
 gehen oder durch Frost oder Hitze leiden;

für das Einrosten: bei Metallwaaren;

für Gewichtsverluste: bei frischen und gesalzenen Fischen,  
 Austern und Süßfrüchten.

2. Die Eisenbahn haftet in Ansehung derjenigen Güter,  
 he in unbedeckten Wagen transportirt werden, nicht für  
 Schaden, welcher aus der mit dieser Transportart ver-  
 denen Gefahr entstanden ist. Welche Güter die Eisenbahn  
 Anwendung einer ermäßigten Tarifclasse in unbedeckten  
 en zu transportiren befugt ist, bestimmt der Tarif, und  
 der Absender sein Einverständniß mit dieser Beförde-  
 rart zu erkennen, falls er nicht bei der Aufgabe durch  
 stlichen Vermerk auf dem Frachtbriefe die Beförderung  
 betreffenden Gutes in gedeckten oder mit Decken ver-  
 en Wagen ausdrücklich verlangt. Die Eisenbahn ist jedoch  
 diesem Falle berechtigt, einen Zuschlag zu der tarifmäßigen  
 ht zu erheben.

Wenn in Folge besonderer Vereinbarung Güter, die sonst  
 edeckten Wagen verladen werden, in ungedeckten Wagen  
 ert werden, so kann unter der mit dieser Transportart  
 undenen Gefahr auffallender Gewichtsabgang oder Ab-  
 von ganzen Collis nicht verstanden werden.

3. Die Eisenbahn haftet in Ansehung derjenigen Güter,  
 e, ungeachtet ihrer Natur, eine Verpackung zum Schutze

gegen Verlust oder Beschädigung auf dem Transporte erfordern, nach Erklärung des Absenders auf dem Frachtbrieft unverpackt oder mit mangelhafter Verpackung aufgegeben sind, nicht für den Schaden, welcher aus der mit dem Mangel der Verpackung oder mit der mangelhaften Beschaffenheit der Verpackung verbundenen Gefahr entstanden ist.

4. Die Eisenbahn haftet in Ansehung derjenigen Güter, deren Auf- und Abladen nach Bestimmung des Tarifes oder nach Vereinbarung mit dem Absender von diesem, beziehungsweise dem Empfänger besorgt wird, nicht für den Schaden, welcher aus der mit dem Auf- und Abladen oder mit mangelhafter Verladung verbundenen Gefahr entstanden ist. Dagegen haftet der Absender, beziehungsweise der Empfänger für den Schaden, welcher durch das Auf- oder Abladen oder bei Gelegenheit desselben den Fahrzeugen der Eisenbahn zugesügt ist.

5. Die Eisenbahn haftet in Ansehung begleiteter Güter nicht für den Schaden, welcher aus der Gefahr entstanden ist, deren Abwendung durch die Begleitung bezweckt wird.

6. In allen vorstehend unter 1 bis 5 gedachten Fällen wird bis zum Nachweise des Gegentheiles vermuthet, daß ein eingetretener Schaden, wenn er aus der seitens der Eisenbahnen nicht übernommenen Gefahr entstehen konnte, aus derselben wirklich entstanden ist.

7. Die vorstehend unter 1 bis 5 bedungenen Befreiungen treten nicht ein, wenn nachgewiesen wird, daß der Schaden durch Schuld der Bahnverwaltung oder ihrer Leute entstanden ist.

8. Gewichtsmängel werden nicht vergütet, soweit für die ganze durchlaufene Strecke das Fehlende bei trockenen Gütern nicht mehr als ein Percent, bei nassen Gütern, denen geraspelte und gemahlene Farbhölzer, Rinden, Wurzeln, Süßholz, geschnittener Tabak, Fettwaaren, Seifen und harte Oele, frische Früchte, frische Tabaksblätter, Schafwolle, Häute, Felle, Leder, getrocknetes oder gebackenes Obst, Thierfleisch, Hörner und Klauen, Knochen (ganz und gemahlen), getrocknete Fische, Hopfen und frische Rette gleich behandelt werden sollen, nicht mehr als zwei Percent des im Frachtbrieft angegebenen, beziehungsweise durch die Absendestation festgestellten Gewichtes beträgt. Dieser Percentsatz wird, im Falle mehrere Stücke zusammen auf einen Frachtbrief transportirt worden sind, für jedes Stück besonders berechnet, wenn das Gewicht oder das Maß der einzelnen Stücke im Frachtbrieft verzeichnet oder sonst erweislich ist.

vorstehend gedachte Befreiung von der Haftpflicht ein, wenn und soweit nachgewiesen wird, daß der nach den Umständen des Falles nicht in Folge der Beschaffenheit des Gutes entstanden ist; oder daß angenommene Percentsatz dieser Beschaffenheit oder den Umständen des Falles nicht entspricht. Es bleibt den einzelnen Verwaltungen vorbehalten, bei solchen welche vom Versender selbst verladen werden, mit Zustimmung der Aufsichtsbehörde höhere Percentsätze, als nach Maßgabe der Beschaffenheit der einzelnen festzusetzen, bis zu welchen eine Vergütung für Gängel nicht stattfinden soll.

gänzlichen Verluste des Gutes ist ein Abzug für Verlust überhaupt unstatthaft.

Bahngesellschaft kann für den Schaden, welcher durch Verfall einer am Bahnhofe in einem Waggon lagernden Waare entsteht, nach Art. 395 HGB. nur dann haftbar werden, wenn ertrd, daß der Brand aus Verschulden der Gesellschaft oder ihrer ten entstanden ist.

einer im geschlossenen Waggon in Brand gerathenen Waare, r Gefahr der Selbstentzündung unterliegt, kann die Bahngesellc den Brandschaden nach Art. 423 und 424 HGB., beziehungsdes Betriebsreglements nicht für verantwortlich erkannt werden. 5. April 1882, B. 4097.)

### Geldwerth der Haftung.

18. Eine der Eisenbahn nach den Bestimmungen ehenden Paragraphen zur Last fallende Entschädigung rent Geldwerthe nach folgenden Grundsätzen zu be-

im Falle des gänzlichen oder theilweisen Verlustes der Schadenberechnung der von dem Beschädigten isende gemeine Handelswerth, und in Ermangelung hen der gemeine Werth, welchen Güter gleicher Be- it zur Zeit und am Orte der bedungenen Abliefe- abt haben würden, nach Abzug der in Folge des etwa ersparten Bölle und Unkosten zu Grunde gelegt.

Zum Zwecke der Entschädigungsberechnung wird je- gemeine Handelswerth, beziehungsweise der gemeinc icht höher als 30 fl. Silber pro 50 Kilogramm ngenommen, insofern ein höherer Werth nicht aus- auf der Adreßseite des Frachtbriefes an der dazu n Stelle mit Buchstaben declarirt ist.

3. Im Falle einer höheren Werthdeclaration bildet die declarirte Summe den Maximalsatz der zu gewährenden Entschädigung. In diesem Falle hat der Versender neben der tarifmäßigen Fracht einen Zuschlag zu entrichten, welcher in Zehntel pro mille der ganzen declarirten Summe für jede angefangenen 150 Kilometer, welche das Gut innerhalb der einzelnen Bahn, respective des einzelnen Verbandes zu durchlaufen hat, mit einem Minimalbetrage von 5 fr. und nach Abrundung des zu erhebenden Betrages auf ganze Rappen nicht übersteigen darf.

4. Bei Beschädigung von Gütern wird die durch die Beschädigung entstandene Werthverminderung nach Verhältnis des gemäß der Bestimmung ad 1 zu ermittelnden Werthes zu dem ad 2 und 3 erwähnten Maximalsatze vergütet.

Im Falle einer bösslichen Handlungsweise der Eisenbahnverwaltung oder ihrer Leute kann die Beschränkung der Verpflichtung auf den Normalsatz oder den angegebenen Werth des Gutes nicht geltend gemacht werden.

Die bössliche Handlungsweise im Art. 427 HGB. umfasst nicht nur den dolus, sondern auch die im Bewusstsein der Gefahr bestehende sittenwidrige Handlungsweise oder Unterlassung. (OGB. 20. August 1881, S. 6023; Röll Nr. 23.)

In rücksichtlich der Verhältniss der Frachtführers für Beschädigung des Frachtgutes in den Art. 206 und 227 HGB. der Fall einer nachstehenden bösslichen Handlungsweise im Gegenlage zu den dort gegebenen allgemeinen Bestimmungen besonders normirt und für diesen Fall in der That in einem ausgeprägteren Umfange statuiert wird, so auch angenommen werden, dass auch das HGB. hier nicht nur ein Verbrechen, welches bloß in schuldhafter Unwissenheit und Rangel des gebührenden Sorgfaltes besteht, sondern vielmehr eine Handlungsweise im Sinne ist durch welche eine Beschädigung wissentlich und absichtlich herbeigeführt wurde. (OGB. 20. Octbr. 1870, S. 4066, Röll Nr. 64.)

Eine Definition des Ausdrucks „Vorsatz“, welcher nur noch im HGB. nicht enthalten. Aus dem Protokoll geht hervor, dass im Sinne der Verfasser „Vorsatz“ nicht nur dann anzunehmen ist, wenn Absicht des Thäters entspricht, sondern durch sein pflichtwidriges Handeln zwar das bezweckte, wenn er sich aber bei dem bündigen Wissen bemüht war, dass also die Absicht, sondern auch ein böses (OGB.) begriffen ist.

### Versäumnis für Veräumnung der Lieferungszeit

§. 69. Die Eisenbahn haftet für den Schaden, welcher durch Veräumnung der Lieferungszeit (§. 67) entsteht.



: sie nicht beweist, daß sie die Verspätung durch An-  
 ung der Sorgfalt eines ordentlichen Frachtführers nicht  
 abwenden können.

Durch Annahme des Gutes seitens des im Frachtbriefe  
 neten Empfängers oder seiner Leute, und durch Be-  
 ig der Fracht erlöschen alle Ansprüche aus Versäumung  
 lieferungszeit, insofern solche nicht binnen 8 Tagen nach  
 blieferung, beziehungsweise nach Bezahlung der Fracht  
 en worden sind. Ist das Gut nicht angenommen, oder  
 racht nicht bezahlt, so verjähren sie nach einem Jahre.  
 Frist beginnt mit dem Ablaufe des Tages, an welchem  
 blieferung geschehen ist, und, wenn sie überhaupt nicht  
 t ist, mit dem Ablaufe der Lieferungszeit.

eldwerth der Haftung für Versäumung der  
 Lieferungszeit.

§. 70. Für Versäumung der Lieferfrist vergütet die  
 bahn, ohne den Beweis zu verlangen, daß durch die  
 itete Ablieferung ein Schaden entstanden ist:

bei Frachtgütern: wenn die Verspätung mehr als 1 Tag  
 beträgt, bis zu 3 Tagen  $\frac{1}{4}$ , bis zu 8 Tagen  $\frac{1}{3}$ , und  
 wenn die Verspätung mehr als 8 Tage beträgt, die  
 hälfte der Fracht;

bei Eilgütern: wenn die Verspätung mehr als 12 Stunden  
 beträgt, bis zu 24 Stunden  $\frac{1}{4}$ , bis zu 3 Tagen  $\frac{1}{3}$ ,  
 und wenn die Verspätung mehr als 3 Tage beträgt, die  
 hälfte der Fracht.

Wird von dem Entschädigungsberechtigten die Vergütung  
 höheren Summe beansprucht, so liegt demselben ob, den  
 die verspätete Ablieferung wirklich entstandenen Schaden  
 verlangen der Eisenbahnverwaltung nachzuweisen.

Die Höhe des von der Eisenbahn alsdann zu leistenden  
 es bestimmt sich durch die Höhe des nachgewiesenen  
 ens mit der Maßgabe, daß

1. im Falle einer Declaration des Interesses an der  
 eiligen Lieferung die declarirte Summe;

2. in Ermangelung einer solchen Declaration:

falls die Versäumnis nicht mehr als 24 Stunden beträgt,  
 der Betrag der halben Fracht,

falls die Versäumnis mehr als 24 Stunden beträgt, der  
 Betrag der ganzen Fracht, die Maximalsätze der zu

gewährenden Entschädigung bilden, insofern nicht die Versäumniß der Lieferfrist durch eine bössliche Handlungsweise der Eisenbahn oder ihrer Leute herbeigeführt worden ist. Die Declaration des Interesses an der rechtzeitigen Lieferung muß behufs ihrer Gültigkeit auf der Adressseite des Frachtbriefes an der dafür vorgesehenen Stelle erfolgen und der dießfallige Betrag von dem Versender mit Buchstaben eingetragen werden.

Die Eisenbahn ist in diesem Falle berechtigt, neben der tarifmäßigen Fracht einen Frachtzuschlag zu erheben, welcher für je 5 fl. der declarirten Summe — angefangene 5 fl. für voll gerechnet — für die ersten 150 Kilometer, welche das Gut innerhalb der einzelnen Bahn respective des einzelnen Verbandes zu durchlaufen hat . . . . .  $\frac{1}{2}$  fr.  
für die folgenden 225 Kilometer . . . . .  $\frac{1}{4}$  "  
für jede weiteren folgenden 375 Kilometer . . . . .  $\frac{1}{4}$  "  
nicht übersteigen darf. Angefangene 150, respective 225 und 375 Kilometer werden für voll gerechnet.

Ueberschießende Bruchtheile sind auf ganze Kreuzer abzurunden. Der geringste Frachtzuschlag beträgt 5 fr.

#### IV. Schlußbestimmung.

Jede Eisenbahnverwaltung hat Exemplare des Betriebsreglements für das Publikum bereit zu halten und demselben gegen Erstattung der Kosten zu überlassen.

Abänderungen des Reglements werden außer durch das Reichsgesetzblatt auch von den Eisenbahnverwaltungen in den betreffenden Landesblättern gültig publicirt.

lage A.**Erklärung.\*)**

Die Güterexpedition der.....Eisenbahn zu.....  
 auf.....Ersuchen folgende Güter, welche laut  
 Frachtbrief vom heutigen Tage in nachstehender Weise be-  
 zahlt sind, zur Eisenbahnbeförderung nach.....  
 von.....angenommen, nämlich:

.....hiebei ausdrücklich an, daß diese Güter  
 verpackt mit folgenden Mängeln in der Verpackung, nämlich

.....geben sind, und daß dieses auf dem Frachtbriefe von

.....annt ist.

....., den .....ten ..... 18 .....

Das Anerkenntniß ist bei Sendungen, die aus mehreren Collis be-  
 auf diejenigen Stücke zu beschränken, welche unverpackt sind, oder  
 in der Verpackung zeigen.

Anlage D.**Bestimmungen**

über bedingungsweise zur Beförderung auf Eisenbahnen zugelassene Gegenstände. (§. 48, B. 1.)\*

I. Schieß- und Sprengpulver (Schwarzpulver) und ähnliche in Oesterreich und Ungarn speciell zugelassene Gemenge; Pulvermunition, einschließlich fertiger Patronen; Feuerwerkskörper, insoweit sie nicht Stoffe enthalten, welche nach §. 48, A 3, lit. a—c (einschließlich) von der Beförderung ausgeschlossen sind;

Sprengkräftige Bindungen, als: Sprengkapseln (Sprenghütchen) elektrische Minenzündungen, ferner Bündschnüre, mit Ausnahme der Sicherheitszünder (vergleiche unter Nr. V);

Patronen aus Dynamit und ähnlichen in Oesterreich und Ungarn speciell zugelassenen Sprengmitteln;

Nitrocellulose, als: Schießbaumwolle, Collobiumwolle (sofern sie mit mindestens 50 Percente Wasser angefeuchtet ist, vergleiche unter Nr. XXXVI) und Pyropapier (s. g. Duppier-Schanzenpapier) soweit derlei Präparate in Oesterreich und Ungarn zugelassen sind, werden nur unter den in besonderen Verordnungen festgesetzten, beziehungsweise festzusetzenden Vorschriften zum Transporte zugelassen.

II. Petarden für Knallhaltesignale auf den Eisenbahnen müssen fest in Papierschnitzeln, Sägemehl oder Gyps verpackt oder auf andere Weise so fest und getrennt gelegt sein, daß die Blechkapseln sich weder selbst untereinander, noch einen anderen Körper berühren können. Die Kisten, in denen die Verpackung geschieht, müssen von mindestens 26 cm starken gespundeten Brettern angefertigt, durch Holzschrauben zusammengehalten, vollständig dicht gemacht und mit einer zweiten dichten Kiste umgeben sein, dabei darf die äußere Kiste keinen größeren Raum als 0.06 m<sup>3</sup> haben.

Die Annahme zur Beförderung erfolgt nur dann, wenn die Frachtbriefe mit einer amtlichen Bescheinigung über die vorschriftsmäßig angeführte Verpackung versehen sind.

III. Bündhütchen für Schußwaffen und Geschosse, Bündspiegel, nicht sprengkräftige Bindungen und Patronenhülsen mit Bündvorrichtungen müssen sorgfältig in festen Kisten oder Fässern verpackt, und jedes Collo muß mit einem besonderen, je nach dem Inhalte die Bezeichnung „Bündhütchen“ oder „Bündspiegel“ x. tragenden Zettel beklebt sein. (Wegen sprengkräftiger Bindungen vergleiche Nr. I.)

IIIa. „Bündbänder und Bündblättchen (amorces) unterliegen nachstehenden Bestimmungen:

\*) Die nachstehende Textirung der Anlage D erfolgte durch die Verordnungen des Handelsministeriums vom 1. Juli 1880, 15. September 1881 und 1. Mai 1883, RGZ. 1880 : 78, 1881 : 100, 1883 : 52.

## e D: Bedingt zugelassene Gegenstände. 363

Iben sind zu höchstens je 100 Bündpillen — die im Ganzen 18 075 g Bündmasse enthalten dürfen — in Pappschachteln

je 12 Schachteln sind zu einer Rolle zu vereinigen und 12 Rollen zu einem festen Paket mit Papierumschlag zu

Pakete sind in Behälter von starkem Eisenblech oder in sehr starken Kisten, beide von nicht über 1.2 m<sup>3</sup> Größe, ohne Beladung entstehen dergestalt zu verpacken, daß zwischen den Wänden und seinem Inhalte ein Raum von mindestens 80 mm mit Stroh, Werg oder ähnlichem Material ausgefüllt und eine über Verschiebung der Pakete auch bei Erschütterung aus-

l. Behälter müssen neben der Angabe des Inhaltes die deutliche des Absenders und der Fabrik tragen.

r Sendung muß eine vom Fabrikanten und einem vereideten ausgestellte Bescheinigung über die Beachtung der vorstehend bis 3 getroffenen Vorschriften beigegeben werden.

nache Bescheinigung ist von dem Absender auf dem Frachtbriefe her Beglaubigung der Unterschrift auszustellen.

tnallbonbons werden zum Transport zugelassen, wenn 6 bis 12 Stück in Cartons liegen, welche dann in Holzkisten packt sind.

l. Behälter müssen neben der Angabe des Inhaltes die deutliche des Absenders und der Fabrik tragen.

r Sendung muß eine vom Fabrikanten und einem vereideten ausgestellte Bescheinigung über die Beachtung der vorstehend bis 3 getroffenen Vorschriften beigegeben werden.

nache Bescheinigung ist von dem Absender auf dem Frachtbriefe her Beglaubigung der Unterschrift auszustellen.

## 344      **Betriebsreglement vom 10. Juni 1874.**

sonstes explosives Material auf Eisenbahnen aufgestellten Gesandnis einzureichen sein. (B.M. 10. December 1865, S. 4000, G.B. 1866, 6.)

V. Sicherheitskästen, d. h. solche Händelskäste, welche aus Eisen bestehen, deren Zylinder besteht, in deren Innern eine verhältnissmäßig geringe Menge Schrotkugeln enthalten ist, unterliegen dem unter Nummer IV gegebenen Vorschriften. (Wegen anderer Händelskäste vergleiche Nr. I.)

VI. Feuerliche Feuerlöschboxen in blechernen Kästen werden nur in höchstens 10 Kilogramm aufzunehmenden Stücken, welche in Verbindung mit Papier verpackt und ausserdem in gleichfalls aufgestellten gestrichelten Stücken eingekleidet sind, zum Transport zugelassen.

VII. Gesteinshäute (mit Wasser umgeben, in Säuren und verpackt sind, in müssen ausserdem zwei starke 100 Kilogramm wiegen und (weißen) Phosphor enthalten) Amorpher (rother) Kalkstein, welche in starke Eisenboxen zwei Hälften durch einen drehbaren und „rother Phosphor enthaltend“ bezeichnet sein.

mit  
aus  
den  
: ab  
den

ab  
er  
ist

VIII. Rohes, ungeschliffenes Schwefelnatrium, (so genannte Natriumflocken (ein bei der Bereitung des Natriums erhaltenes Nebenprodukt) werden nur in blechernen Stücken verpackt, verpackt, ungeschliffenes Schwefelnatrium in in wasserundurchlässigen oder anderen wasserundurchlässigen Behältern verpackt zu Beförderung übernommen.

Verpackung eines oder mangelhafte Gefäßverpackungswiese und -form ist nicht in blechernen Behältern verpackt zur Beförderung zugelassen. Nur in einem Wagen zur Beförderung übernommen. Falls diese Wagen nicht mit blechernen, sondern mit Eisen verpackt sind, ist der Wagen mit Wagenbedeckung, welche mit Wasserumkleidung so stark verpackt ist, daß sie durch direkte Berührung mit Flammen nicht entzündet werden vollständig eingedeckt. Der Verpacker und der Empfänger hat bei der Beförderungswiese Absehen selbst zu nehmen. Auch hat der Empfänger die Beförderung der Beförderung die Wagenbedeckung selbst zu befestigen.

IX. Cellulose, ein durch unvollständiges Verbrennen des in Kohlen enthaltenen Kohlenstoff hergebrachtes, sehr leicht entzündliches, im Verbrennen aus Kohlenstoff bestehendes Präparat wird nur zur Beförderung angenommen, wenn die einzelnen Schmelzplatten in wasserundurchlässigen und dann in verpackten Blechschächeln verpackt sind.

X. Schwefelsäure, sowie Flüssigkeiten, welche Schwefelsäure in größeren Quantitäten enthalten (Schwefelsäure und Kohlenstoff) dürfen nur in vollkommen dicht verpackten Gefäßen aus Metall oder Glas verpackt werden, deren Verpackung nachfolgende Vorschriften haben:

1. Werden mehrere Gefäße mit diesen Präparaten in einem Wagen befördert, so müssen dieselben in starken Holzstücken mit Eisen, Stahl, Eisenblech, Infusorienstein oder anderen anderen Substanzen verpackt sein.

2. Bei Einzelverpackung ist die Beförderung der Gefäße in solchen, mit einer gut befestigten Schuttschicht, sowie mit Sandstücken verpackt mit hinreichendem Verpackungsmaterial eingestrichenen Stücken oder Stücken zulässig; die Schuttschicht muß, falls sie aus Sand, Stein, Schutt oder ähnlichem Material besteht, mit einem oder mehreren anderen Materialien

rglas getränkt sein. Das Bruttogewicht des einzelnen Collo darf  
logramm nicht übersteigen.

Gegen der Zusammenpackung mit anderen Gegenständen vergl.  
XXXIX.

**I. Schwefelkohlenstoff (Schwefelalkohol) wird ausschließ-**  
**lich auf offenen Wagen ohne Decken befördert und nur entweder**

. in dichten Gefäßen aus starkem gehörig vernietetem Eisenblech bis  
0 Kilogramm Inhalt, oder

. in Blechgefäßen von höchstens 75 Kilogramm Brutto, welche oben  
mit durch eiserne Bänder verstärkt sind. Derartige Gefäße müssen  
weiter von geflochtenen Körben oder Kisten umschlossen, oder in Kisten  
Stroh, Heu, Kleie, Sägemehl, Infusorienerde oder anderen loderen  
Substanzen verpackt sein, oder

. in Glasgefäßen, die in starke Holzkisten mit Stroh, Heu,  
Sägemehl, Infusorienerde oder anderen loderen Substanzen ein-  
gepackt sind.

**II. Holzgeist in rohem und rectificirtem Zustande und**  
**in kleinen Mengen — sofern sie nicht in besonders dazu construirten Wagen**  
**(Kleinwagen) oder in Fässern zur Aufgabe gelangen — nur in Metall-**  
**Glasgefäßen zur Beförderung zugelassen. Diese Gefäße müssen**  
**unter Nr. X für Schwefeläther etc. vorgeschriebenen Weise ver-**  
**packt sein.**

Gegen der Zusammenpackung mit anderen Gegenständen vergl.  
XXXIX.

**III. Grünalkali wird nur auf offenen Wagen befördert.**

**IV. Chlorsaures Kali und andere chlorsaure Salze**  
**in sorgfältig in dichte, mit Papier ausgeklebte Fässer oder Kisten**  
**verpackt sein.**

**V. Pikrinsäure wird nur gegen eine von einem Chemiker auf**  
**Frachtbriefe auszustellende Bescheinigung über die Ungefährlichkeit**  
**der abgegebenen Pikrinsäure befördert. Vergl. S. 48, A 3c.**

**VI. Flüssige Mineralsäuren aller Art (insbeson-**  
**dere Schwefelsäure, Vitriolöl, Salzsäure, Salpetersäure,**  
**Chlornatrium) unterliegen nachstehenden Vorschriften:**

. Falls diese Producte in Ballons, Flaschen oder Krulen verpackt  
sind, so müssen die Behälter dicht verschlossen, wohl verpackt und in  
Kisten, mit starken Vorrichtungen zum bequemen Handhaben versehen  
oder geflochtene Körbe eingeschlossen sein.

. Falls dieselben in Metall-, Holz- oder Gummibehältern versendet  
sind, so müssen die Behälter vollkommen dicht und mit guten Ver-  
sicherungen versehen sein.

Vorbehaltlich der Bestimmungen unter Nr. XXXIX müssen  
Mineralsäuren stets getrennt verladen und dürfen namentlich mit anderen  
Gegenständen nicht in einen und denselben Wagen gebracht werden.

Die Vorschriften unter Nr. 1 und 2 gelten auch für die Ge-  
genstände in welchen die genannten Gegenstände transportirt  
werden sind. Derartige Gefäße sind stets als solche zu declariren.

Die Mineralsäuren werden, wenn die einzelnen Colli, welche  
in einer Frachtbrieffendung gehören, nicht über 75 Kilogramm schwer  
zur Frachtberechnung nach dem wirklichen Gewichte angenommen.  
Wenn sich bei einer Frachtbrieffendung ein oder mehrere Stücke im  
Gewichte von mehr als 75 Kilogramm, so kann die Eisenbahnver-  
waltung, auch wenn die Gesamtmenge das Gewicht von 2000 Kilogramm  
nicht erreicht, die Bezahlung der Fracht für 2000 Kilogramm verlangen.

Diese Berechtigung tritt jedoch nicht ein, wenn für ein im Gewichte von höchstens 75 Kilogramm angenommenes Collo erst nach der Annahme ein höheres Gewicht ermittelt wird. Das Auf- und Abladen von Sendungen, bei welchen sich auch nur ein Collo im Gewichte von mehr als 75 Kilogramm befindet, ist vom Versender, beziehungsweise Empfänger zu besorgen. Die Eisenbahn ist nicht verpflichtet, hinsichtlich der fraglichen Colli desfalligen, für andere Güter zulässigen Requisitionen Folge zu leisten.

Anmerkung: Im internen österreichisch-ungarischen Verkehre darf bei Verpackung flüssiger Mineralisäuren aller Art in Kisten mit Krügen und Flaschen das Gewicht einer Kiste bis zu 300 Kilogramm betragen, und treten obige Bestimmungen des Punktes 4 erst bei Ueberschreitung dieses Gewichtes in Wirksamkeit.

Falls das Abladen und Abholen solcher Sendungen seitens der Empfänger nicht binnen 3 Tagen nach der Ankunft auf der Empfangsstation, beziehungsweise nach der Abisrung der Ankunft erfolgt, so ist die Eisenbahnverwaltung berechtigt, die Sendungen unter Beachtung der Bestimmungen im §. 61 al. 1 in ein Lagerhaus zu bringen oder an einen Spediteur zu übergeben. Sofern dieß nicht thunlich ist, kann sie die Sendungen ohne weitere Formlichkeit verlaufen.

XVII. Aetzlauge (Aetznatronlauge, Sobalauge, Aetzkalklauge, Pottaschenlauge), ferner Oelsaß (Rückstände von der Oelraffinerie) und Brom unterliegen den Vorschriften unter XVI Nr. 1, 3 (mit Ausnahme der bei 3 angezogenen Bestimmung unter Nr. 2) und 4 (mit Ausnahme der Anmerkung).

Wegen der Zusammenpackung mit anderen Gegenständen vergleiche Nr. XXXIX.

XVIII. Auf den Transport von rother rauchender Salpetersäure finden die unter Nr. XVI (mit Ausnahme der Anmerkung zu Nr. 4) gegebenen Vorschriften mit der Maßgabe Anwendung, daß die Ballons und Flaschen in den Gefäßen mit einem mindestens ihrem Inhalte gleichen Volumen getrockneter Infusorienerde oder anderer geeignet trodenerdiger Substanzen umgeben sein müssen.

XIX. Wasserfreie Schwefelsäure (Anhydrit, sogenanntes festes Oileum) dürfen nur befördert werden: entweder

1. in gut verlötheten, starken, verzinnnten Eisenblechbüchsen, oder
2. in starken Eisen- oder Kupferflaschen, deren Ausgüsse luftdicht verschlossen, verkittet und überdieß mit einer Hülle von Thon versehen sind.

Die Büchsen und Flaschen müssen von einer fein zertheilten anorganischen Substanz, wie Schlackenwolle, Infusorienerde, Asche oder dergleichen umgeben und in starke Holzkisten fest verpackt sein.

Im Uebrigen finden die Bestimmungen unter Nr. XVI 2, 3 und 4 (mit Ausnahme der Anmerkung) Anwendung.

XX. Für Firnisse und mit Firniß versehte Farben, ferner ätherische und fette Oele, sowie für sämtliche Aetherarten mit Ausnahme von Schwefeläther (vergl. Nr. XI) und von Petroleumäther (vergl. Nr. XXII), für absoluten Alkohol, Weingeist (Spiritus), Sprit und andere unter Nr. XII nicht genannte Spirituosen sind, soferne sie in Ballons, Flaschen oder Krügen zur Beförderung gelangen, die Vorschriften unter XVI Nr. 1, Abs. 1, maßgebend.

Wegen der Zusammenpackung mit anderen Gegenständen vergleiche Nr. XXXIX.



**XI. Petroleum**, rohes und gereinigtes, sofern es bei 14 Grad R. specifisches Gewicht von mindestens 0.780 hat, oder bei einem Barometere von 760 Millimeter nicht unter 21 Grad C. entzündliche gibt (Testpetroleum);

oder aus Braunkohlentheer bereiteten Öle, sofern dieselben mindestens vorgenannte specifische Gewicht haben (Solaröl, Photogen etc.);

oder Steinkohlentheeröle (Benzöl, Toluol, Xylol, Cumol etc.), sowie Nitrobenzol).

Die vorgenannten Artikel unterliegen nachstehenden Bestimmungen:

Diese Gegenstände dürfen, sofern nicht besonders dazu construirte (Wassiwagen) zur Verwendung kommen, nur befördert werden:

in besonders guten dauerhaften Fässern, oder

in dichten und widerstandsfähigen Metallgefäßen, oder

Gefäßen aus Glas und im internen österreichisch-ungarischen Verkehre auch aus Steinzeug; in diesem Falle doch unter Beachtung folgender Vorschriften:

Werden mehrere Gefäße in einem Frachtstück vereinigt, so müssen dieselben in starke Holzkisten mit Stroh, Heu, Kleie, Sägemehl, Infusorienerde oder anderen lockeren Substanzen fest verpackt sein.

Bei Einzelverpackung ist die Versendung der Gefäße in soliden, mit einer gut befestigten Schutzdecke, sowie mit Handhaben versehenen und mit hinreichendem Verpackungsmaterial eingefütterten Körben oder Kisten zulässig: die Schutzdecke muß, falls sie aus Stroh, Rohr, Heu oder ähnlichem Material besteht, mit Lehm- oder Kalkmilch oder Zusatz von Wasserglas getränkt sein. Das Bruttogewicht des einzelnen Collo darf bei Anwendung von Glasgefäßen 60 Kilogramm, und bei Anwendung von Gefäßen aus Steinzeug 10 Kilogramm nicht übersteigen.

Während des Transportes etwa schadhaft gewordene Gefäße werden ausgeladen und mit dem noch vorhandenen Inhalte für Rechnung des Versenders bestmöglichst verkauft.

Die Beförderung geschieht nur auf offenen Wagen. Auf eine Abdeckung im Zollansageverfahren, welche eine feste Bedeckung und Plomber der Wagenbedeckung erforderlich machen würde, wird die Beförderung übernommen.

Die Bestimmungen der vorstehenden Nr. 3 gelten auch für die anderen und sonstigen Gefäße, in welchen diese Stoffe befördert worden sind. Solche Gefäße sind stets als solche zu declariren.

Wegen der Zusammenpackung mit anderen Gegenständen vergleiche XXIX.

Aus dem Frachtbriefe muß zu ersehen sein, daß die in Absatz 1 dieser Nummer aufgeführten Gegenstände ein specifisches Gewicht von mindestens 0.780 haben, oder daß das Petroleum der im Eingange bestimmten Bestimmung, betreffend den Entflammungspunkt, entspricht. Im Frachtbriefe eine solche Angabe, so finden die Beförderungsbestimmungen unter Nr. XXII Anwendung.

**XIa. Petroleum**, rohes und gereinigtes, Petroleumnaphtha und andere aus Petroleum und Petroleumnaphtha, sofern diese Stoffe bei 14 Grad R. ein specifisches Gewicht von weniger als 0.780 und mehr als 0.780 haben (Benzin, Ligroin und Pußöl).

Die vorgenannten Artikel unterliegen nachstehenden Bestimmungen:

Diese Gegenstände dürfen, sofern nicht besonders dazu construirte (Wassiwagen) zur Verwendung kommen, nur befördert werden:

in besonders guten dauerhaften Fässern, oder:

- b) in dichten und widerstandsfähigen Metallgefäßen, oder:
- c) in Gefäßen aus Glas und im internen österreichisch-ungarischen Verkehre auch aus Steinzeug; in diesem Falle jedoch unter Beachtung folgender Vorschriften:
- aa) Werden mehrere Gefäße in einem Frachtstücke vereint, so müssen dieselben in starke Holzkisten mit Stroh, Heu, Kleie, Sägemehl Insuperiererde oder anderen lockeren Substanzen fest verpackt sein.
- bb) Bei Einzelverpackung ist die Versendung der Gefäße in soliden, mit einer gut befestigten Schutzdecke, sowie mit Handhaben versehenen und mit hinreichendem Verpackungsmaterial eingefütterten Körben oder Kübeln zulässig; die Schutzdecke muß, falls sie aus Stroh, Rohr, Schilf oder ähnlichem Material besteht, mit Lehm- oder Kalkmilch unter Zusatz von Wasserglas getränkt sein. Das Bruttogewicht des einzelnen Collo darf 40 kg nicht übersteigen.

2. Während des Transportes etwa schadhaft gewordene Gefäße werden sofort ausgeladen und mit dem noch vorhandenen Inhalt für Rechnung des Versenders bestmöglichst verkauft.

3. Die Beförderung geschieht nur auf offenen Wagen. Auf eine Abfertigung im Zollanfrageverfahren, welche eine feste Bedeckung und Plombierung der Wagenbede erforderlich machen würde, wird die Beförderung nicht übernommen.

4. Die Bestimmungen der vorstehenden Nr. 3 gelten auch für die Fässer und sonstigen Gefäße, in welchen diese Stoffe befördert worden sind. Derartige Gefäße sind stets als solche zu declariren.

5. Wegen der Zusammenpackung mit anderen Gegenständen vergleiche Nr. XXXIX.

6. Bei Ver- und Entladung dürfen die Körbe oder Kübel mit Glashallons nicht auf Karren gefahren, noch auf der Schulter oder dem Rücken, sondern nur an den an den genannten Behältern angebrachten Handhaben getragen werden.

7. Die Körbe und die Kübel sind im Eisenbahnwagen sicher zu lagern und entsprechend zu befestigen. Die Verladung darf nicht übereinander, sondern nur in einer einfachen Schicht nebeneinander erfolgen.

8. Jedes einzelne Collo ist mit einer deutlichen, auf rothem Grund gedruckten Aufschrift: „Feuergesährlich“ zu versehen; Körbe und Kübel mit Gefäßen aus Glas oder Steinzeug haben außerdem noch die Aufschrift: „Muß getragen werden“ zu erhalten. Im internen österreichisch-ungarischen Verkehre ist an den Wagen ein rother Zettel mit der Aufschrift: „Vorsicht! rangiren“ anzubringen.

9. Aus dem Frachtbriefe muß zu ersehen sein, daß die im Absatz 1 dieser Nummer aufgeführten Gegenstände bei 14 Grad R. ein spezifisches Gewicht von weniger als 0.780 und mehr als 0.680 haben. Fehlt im Frachtbriefe eine solche Angabe, so finden die Beförderungsbedingungen unter Nr. XXII Anwendung.

XXII. Petroleumäther (Gasolin, Neolin u.) und ähnliche auf Petroleumnaphta oder Braunkohlentheer bereitete leicht entzündliche Producte, sofern diese Stoffe bei 14 Grad R. ein spezifisches Gewicht von 0.680 oder weniger haben.

Die vorgenannten Artikel unterliegen nachstehenden Bestimmungen:

- 1. Diese Gegenstände dürfen nur befördert werden: entweder
- a) in dichten und widerstandsfähigen Metallgefäßen, oder
- b) in Gefäßen aus Glas und im internen österreichisch-ungarischen Verkehre auch aus Steinzeug; in diesem Falle jedoch unter Beachtung folgender Vorschriften:

## Nulage D: Bedingt zugelassene Gegenstände. 369

- a) Werden mehrere Gefäße in einem Frachtstücke vereint, so müssen dieselben in starke Holzkisten mit Stroh, Heu, Kleie, Sägemehl, Infusorienerde oder anderen lockeren Substanzen fest verpackt sein.
- b) Bei Einzelverpackung ist die Verpackung der Gefäße in soliden, mit einer gut befestigten Schutzdecke, sowie mit Handhaben versehenen und mit hinreichendem Verpackungsmaterial eingefüllten Körben oder Kisten zulässig; die Schutzdecke muß, falls sie aus Stroh, Rohr, Schilf oder ähnlichem Material besteht, mit Lehm- oder Kalkmilch unter Zusatz von Wasserglas getränkt sein. Das Bruttogewicht des einzelnen Collo darf 40 kg nicht übersteigen.

1. Während des Transportes etwa schadhaft gewordene Gefäße werden ausgeladen und mit dem noch vorhandenen Inhalte für Rechnung Versenders bestmöglichst verkauft.

2. Die Beförderung geschieht nur auf offenen Wagen. Auf eine Ab- und Beladung im Jollanageverfahren, welche eine feste Bedeckung und Plom- bung der Wagenbedeckung erforderlich machen würde, wird die Beförderung übernommen.

3. Die Bestimmungen der vorstehenden Nr. 3 gelten auch für die Gefäße, in welche diese Stoffe befördert worden sind. Derartige Gefäße sind stets als solche zu deklarieren.

4. Wegen der Zusammenpackung mit anderen Gegenständen vergleiche XXXIX.

5. Bei der Ver- und Entladung dürfen die Körbe oder Kisten mit Ballons nicht auf Karren gefahren, noch auf der Schulter oder dem Rücken, sondern nur an den an den genannten Behältern angebrachten Griffen getragen werden.

6. Die Körbe und Kisten müssen einzeln und nicht übereinander, sondern einzeln auf dem Boden des Wagens aufgestellt werden. Die Kisten müssen mit Gefäß- und sonstigen Aufschriften versehen sein. Die Aufschriften müssen in rother Farbe sein.

her zu  
nicht  
folgen.  
Grund  
e und  
außer-  
halten.  
an den  
ingiren"

Außerdem finden die Bestimmungen unter Nr. XVI 4 Anwendung.

XXIII. Die Beförderung von Terpentinöl und sonstigen flüchtigen Oelen, desgleichen von Salmiakgeist, findet nur in offenen Wagen statt.

Diese Bestimmung gilt auch für die Fässer und sonstigen Gefäße, in welchen diese Stoffe befördert worden sind. Derartige Gefäße sind stets als solche zu deklarieren.

Wegen der Zusammenpackung mit anderen Gegenständen vergleiche XXXIX.

XXIV. Nichtflüssige Arsenikalien, namentlich arsenige Säure (Schattenrauch), gelbes Arsenit (Mauschgelb, Auripigment), rothes Arsenit (Realgar), Scherbenkobaalt (Fliegenstein) u. dergleichen werden nur dann zum Transport angenommen, wenn

1. auf jedem Versandstück in leserlichen Buchstaben mit schwarzer Tinte die Worte „Arsenit (Gift)“ angebracht sind, und

2. die Verpackung in nachstehender Weise bewirkt worden ist: entweder in doppelten Fässern oder Kisten, wobei die Böden der Fässer mit Einlageisen, die Deckel der Kisten mit Eisen oder elernen Bändern gesichert sein, die inneren Fässer oder Kisten von hartem trockenem Holz sein müssen.

§. XVII. Eisenbahngesetz.

Holze gefertigt und intwendig mit dichter Leinwand oder ähnlichen dichten Geweben verklebt sein müssen; oder

b) in Säcken von getheerter Leinwand, welche in einfachen Fässern von starkem trockenem Holze verpackt sind; oder

c) in verlötheten Blechcylindern, welche mit festen Holzmänteln (Ueberfässern) bekleidet sind, deren Böden mit Einlagereifen gesichert sind.

XXV. Flüssige Arsenikalien, insbesondere Arsensäure, unterliegen den Bestimmungen unter XXIV Nr. 1 und unter XVI Nr. 1, 3 (mit Ausnahme der bei 3 angezogenen Bestimmungen unter Nr. 2) und 4 (mit Ausnahme der Anmerkung).

XXVI. Andere giftige Metallpräparate (giftige Metallfarben, Metallsalze etc.), wohn in insbesondere Quecksilberpräparate, als Sublimat, Kalomel, weißes und rothes Präcipitat, Zinnober; ferner Kupfersalze und Kupferfarben, als: Kupfervitriol, Grünspan, grüne und blaue Kupferpigmente, dergleichen Bleipräparate, als: Bleiglätte (Massicot), Rennige, Bleizucker und andere Bleisalze, Bleiweiß und andere Bleifarben, auch Zinkstaub, sowie Zinn- und Antimonasche gehören, dürfen nur in dichten, von festem trockenem Holze gefertigten, mit Einlagereifen, beziehungsweise Umfassungsbändern versehenen Fässern oder Kisten zum Transporte aufgegeben werden. Die Umschließungen müssen so beschaffen sein, daß durch die beim Transporte unvermeidlichen Erschütterungen, Stöße etc. ein Verstauben der Stoffe durch die Fugen nicht eintritt.

XXVII. Gese, sowohl flüssige als feste, wird nur in Gefäßen zugelassen, die nicht luftdicht geschlossen sind.

XXVIII. Kienruß wird nur in kleinen, in dauerhaften Körben verpackten Tönnchen oder in Gefäßen zugelassen, welche im Innern mit Papier, Leinwand oder ähnlichen Stoffen dicht verklebt sind.

XXIX. Gemahlene oder körnige Holzkohle wird nur verpackt zur Beförderung zugelassen.

Befindet sie sich in frisch geglühtem Zustande, so sind zur Verpackung zu verwenden: entweder

a) luftdicht verschlossene Behälter aus starkem Eisenblech; oder

b) luftdichte, aus mehrfachen Lagen sehr starken und steifen, gestrißten Pappdeckels gefertigte Fässer (sog. amerikanische Fässer), deren beide Enden mit eisernen Reifen versehen, deren Bodenstücke aus starkem abgedrehtem Holze mittelst eiserner Holzschrauben an die eisernen Reifen geschraubt und deren Fugen mit Papier oder Leinwandstreifen sorgfältig verklebt sind.

Wird gemahlene oder körnige Holzkohle zum Transporte aufgegeben, so muß aus dem Frachtbrieife zu ersehen sein, ob sie sich in frisch geglühtem Zustande befindet oder nicht. Fehlt im Frachtbrieife eine solche Angabe, so wird ersteres angenommen und die Beförderung nur in der vorgeschriebenen Verpackung zugelassen.

XXX. Die hochbewerthen Cordonnet-, Souple, Bourre de soie und Chappe-Seiden in Strängen werden nur in Kisten zum Transport zugelassen. Bei Kisten von mehr als 12 cm innerer Höhe müssen die darin befindlichen einzelnen Lagen Seide durch 2 cm hohe Hohlräume von einander getrennt werden. Diese Hohlräume werden gebildet durch Holzroste, welche aus quadratischen Batten von 2 cm Seide im Abstand von 2 cm bestehen und durch zwei dünne Querleisten an den Enden verbunden sind. In den Seitenwänden der Kisten sind mindestens 1 cm breite Löcher anzubringen, welche auf die Hohlräume zwischen den

ten gehen, so daß man mit einer Stange durch die Riste hindurchfahren kann. Damit die Ristenlöcher nicht zugebedt und dadurch unwirksam werden können, sind außen an den Rand jeder Seite zwei Leisten anzunageln.

Wird Seide zum Transport aufgegeben, so muß aus dem Frachtbriefe ersehen sein, ob sie zu den vorbezeichneten Arten gehört oder nicht. Ist im Frachtbrief eine solche Angabe, so wird ersteres angenommen, die Beförderung nur in der vorgeschriebenen Verpackung zugelassen.

**XXXI.** Wolle, insbesondere Kunstwolle (Wungo- oder Hobdho-Wolle) und Wollabfälle, Tuchtrümmer, Spinnerei-, Baumwollen- und Baumwollgarnabfälle, Weber- und Harnschlitten, sowie Geschirrlitzen, ferner Seide und Seidenabfälle, Flach, Hanf, Berg, Lumpen und andere derartige Gegenstände (wegen gebrauchter Puzwolle vergleiche Absatz 3) werden, wenn sie gefettet sind, nur auf offenen Wagen unter Deckenverschluß befördert, sofern sich nicht der Versender mit der Eisenbahn über Versendung bedeckt gebauten Wagen verständigt.

Aus dem Frachtbriefe muß ersichtlich sein, ob die genannten Gegenstände gefettet sind oder nicht, andernfalls sie als gefettet betrachtet und behandelt werden.

Gebrauchte Puzwolle wird nur in festen, dicht verschlossenen Fässern, Eimern oder sonstigen Gefäßen zum Transporte zugelassen.

**XXXII.** Fäulnißfähige thierische Abfälle, wie ungesalzene, oder nicht im Sinne der Verordnung der Ministerien des Innern und des Handels vom 1. Februar 1873 (RGBl. Nr. 20) mit einer Lösung von Carbonsäure (Phenilsäure) behandelte frische Häute, Fette, Fleischen, Knochen, Hörner, Knochen, sowie andere in besonderem Grade übelriechende und ekelerregende Gegenstände, jedoch mit Ausschluß der unter Nr. XXXIII aufgeführten, werden nur unter nachstehenden Bedingungen angenommen und befördert:

1. Die Transporte müssen der betreffenden Eisenbahngüterexpedition oder dem Versender angemeldet und zu der von derselben zu bestimmenden Zeit zur Verladung gestellt werden.

2. Einzelsendungen sind nur in festen, dicht verschlossenen Fässern, Eimern oder Kisten verpackt zugelassen.

3. Frische Fleischen, nicht gekalktes frisches Leimleder, sowie die Abfälle von beiden, desgleichen ungesalzene, oder nicht im Sinne der Verordnung der Ministerien des Innern und des Handels vom 1. Februar 1873 (RGBl. Nr. 20) mit einer Lösung von Carbonsäure (Phenilsäure) befeuchtete frische Häute werden auch bei der Aufgabe in Wagenladungen nur in der zu 2 vorgeschriebenen Verpackung angenommen.

4. Die Beförderung aller übrigen Gegenstände dieser Kategorie in Wagenladungen findet in offenen Wagen unter Deckenverschluß statt. Die obererlichen Decken sind von den Versendern zu stellen.

5. Die Eisenbahn kann die Vorausbezahlung der Fracht bei der Aufgabe verlangen.

6. Die Kosten etwa nöthiger Desinfection fallen dem Versender, beziehungsweise dem Empfänger zur Last.

Anmerkung: Im internen österreichisch-ungarischen Verkehr müssen gesalzene, oder im Sinne der Verordnung der Ministerien des Innern und des Handels vom 1. Februar 1873 (RGBl. Nr. 20) mit einer Lösung von Carbonsäure (Phenilsäure) befeuchtete Häute je in Ein Kissen zusammengepackt und fest gut zusammengebunden sein.

**XXXIII.** Stalldünger, sowie andere Fäcalien und Latrinenstoffe werden nur in Wagenladungen und unter nachstehenden Bedingungen zur Beförderung angenommen:

1. Die Be- und Entladung haben Versender und Empfänger zu bewirken, welchen auch die jedesmalige Reinigung der Be- und Entladestelle nach Maßgabe der von der Verwaltung getroffenen Anordnung obliegt.

2. Die Bestimmung über die Zeit und Frist der Be- und Entladung, wie der An- und Abfuhr, ingleichen die Bestimmung des Tages, mit welchem die Beförderung zu erfolgen hat, steht der Verwaltung zu.

3. Trockener Stalldünger wird in unverpacktem (losem) Zustande in offenen Wagen mit Deckenverschluß befördert, welchen der Versender zu beschaffen hat.

4. Andere Fäcalien und Latrinenstoffe dürfen — sofern nicht besondere Einrichtungen für deren Transport bestehen — nur in ganz festen, dicht verschlossenen Gefäßen und auf offenen Wagen befördert werden. In jedem Falle sind Vorkehrungen zu treffen, welche das Herausbringen der Masse und der Flüssigkeit verhindern und die Verbreitung des Geruches thunlichst verhüten. Auf letzteres ist auch für die Art der Be- und Entladung Bedacht zu nehmen.

5. Das Zusammenladen mit anderen Gütern ist unstatthaft.

6. Die Eisenbahn kann die Vorausbezahlung der Fracht bei der Aufgabe verlangen.

7. Die Kosten etwa nöthiger Desinfection fallen dem Versender, beziehungsweise dem Empfänger zur Last.

Anmerkung. Im internen österreichisch-ungarischen Verkehre haben sich die Parteien auch noch allen jenen speciellen Bedingungen zu unterwerfen, welche die Bahnverwaltung auf Grund von aus sanitären oder anderen öffentlichen Rücksichten erlassenen Verordnungen der Regierung vorschreibt.

**XXXIV.** Schwefel in unverpacktem Zustande wird nur in bedeckt gebauten Wagen befördert.

**XXXV.** Gegenstände, welche durch Funken der Locomotive leicht entzündet werden können, wie Heu, Stroh (auch Reiss- und Flachsstroh), Rohr (ausschließlich spanisches Rohr), Borke, Torf (mit Ausnahme von sogenanntem Maschinens- oder Preßtorf), ganze (unzerkleinerte) Holzbohlen (vergl. Nr. XXIX), vegetabilische Spinnstoffe und deren Abfälle, Papierspäne, Holzmehl, Holzzeugmasse, Holzspäne, sowie die durch Vermischung von Petroleumrückständen, Harzen und dergleichen Stoffen mit lockeren brennbaren Körpern hergestellten Waaren, desgleichen Gyps, Kalkäcker und Traß werden in unverpacktem Zustande nur vollständig bedeckt und unter der weiteren Bedingung zum Transport zugelassen, daß der Versender und der Empfänger das Auf- und Abladen selbst besorge. Auch hat der Versender auf Verlangen der Verwaltung die Bedeckung dieser Gegenstände selbst zu beschaffen.

**XXXVI.** Collobiumwolle wird, sofern sie mit mindestens 50 Percent Wasser angefeuchtet ist, in dicht verschlossenen Blechgefäßen, welche in dauerhafte Holzlisten verpackt sind, zum Versandt angenommen.

Auf dem Frachtbriebe muß vom Versender und von einem Chemiker unter amtlicher Beglaubigung der Unterschriften bescheinigt sein, daß die Beschaffenheit der Waare und die Verpackung obigen Vorschriften entspricht.

Enthält die Collobiumwolle einen niedrigeren Percentsatz von Wasser, so finden die bezüglichlichen Vorschriften unter I Anwendung.

II. Chlormethyl wird nur in luftdicht verschlossenen starken und auf offenen Wagen befördert.

Monaten April bis October einschließlich sind derartige Senkosten des Versenders mit Dedem zu versehen.

III. Flüssige Kohlensäure und flüssiges Stickstoff nur in Behältern aus Schweisseisen, Flußeisen oder Guße bei amtlicher Prüfung einen Druck von 250 Atmosphären ohne Veränderung der Form ausgehalten haben, zur Beförderung werden. Ein amtlicher Vermerk auf den Behältern muß deutlich sein, daß die Prüfung hierauf und zwar innerhalb Jahresfrist stattgefunden hat. Die Behälter sind fest in Kisten derart zu verpacken, daß der vorgedachte Vermerk bei der bahnseitigen Annahme leicht sichtbar gemacht werden kann.

Flüssige Kohlensäure wird zur Beförderung nur dann angenommen, wenn ihr Druck den von 20 Atmosphären nicht übersteigt und wenn die Behälter aus Schweisseisen, Flußeisen oder Gußstahl abgeliefert werden, bei einer innerhalb Jahresfrist vor der Aufgabe stattgehabten Prüfung ohne bleibende Veränderung der Form mindestens das gleiche desjenigen Druckes ausgehalten haben, unter welchem die Behälter bei ihrer Auslieferung steht. Jeder Behälter muß mit einer Vorrichtung, welche die Befichtigung seiner Innenwandungen gestattet, einem Ventile, einem Wasserablaßhahn, einem Füll-, beziehungsweise Entleerungsventil, sowie mit einem Manometer versehen sein und muß alljährlich auf seine Beschaffenheit amtlich geprüft werden. Ein an leicht sichtbarer Stelle angebrachter amtlicher Vermerk auf dem Behälter muß deutlich sein, wann und auf welchen Druck die Prüfung desselben stattgefunden hat. In dem Frachtbriefe ist abzugeben, daß der Druck der aufgeführten Kohlensäure auch bei einer Temperatursteigerung bis zu 40 Grad Celsius den Druck von 20 Atmosphären nicht übersteigen kann. Die Verpackung hat sich von der Beachtung vorstehender Vorschriften, und die durch Vergleichung des Manometerstandes mit dem Prüfungsprotokolle zu überzeugen, daß die Prüfung der Behälter auf Druck und Festigkeit stattgefunden hat.

III a. Flüssiges (condensirtes) Ammoniak darf nur in Behältern aus Schweisseisen, Flußeisen oder Gußstahl, welche bei amtlicher Prüfung einen Druck von 100 Atmosphären ohne bleibende Veränderung der Form ausgehalten haben, zur Beförderung abgeliefert werden. Ein amtlicher Vermerk auf den Behältern muß deutlich erkennen lassen, daß die Prüfung hierauf und zwar innerhalb Jahresfrist vor der Aufgabe stattgefunden hat. Die Behälter sind fest in Kisten derart zu verpacken, daß der vorgedachte Vermerk bei der bahnseitigen Annahme ohne Schwierigkeit sichtbar gemacht werden kann.

III b. Wasserfreie, flüssige, schweflige Säure darf nur in Behältern aus Schweisseisen, Flußeisen, Gußstahl oder Kupfer, welche bei amtlicher Prüfung einen Druck von 50 Atmosphären ohne bleibende Veränderung der Form ausgehalten haben, zur Beförderung abgeliefert werden. Ein amtlicher Vermerk auf den Behältern muß deutlich erkennen lassen, daß die Prüfung hierauf, und zwar innerhalb Jahresfrist vor der Aufgabe stattgefunden hat. Die Behälter sind fest in Kisten derart zu verpacken, daß der vorgedachte Vermerk bei der bahnseitigen Annahme ohne Schwierigkeit gemacht werden kann.

X. Falls die unter X, XII, XVI, XVII, XX bis XXIII aufgeführten Chemikalien in Mengen von nicht mehr als je ein Kilogramm zum Versandt kommen, ist es gestattet, die unter X, XII, (Ausnahme von Brom), XX bis XXIII einschließlich aufgeführten

Diese Berechtigung tritt jedoch nicht ein, wenn für ein im Gewichte von höchstens 75 Kilogramm angenommenes Collo erst nach der Annahme ein höheres Gewicht ermittelt wird. Das Auf- und Abladen von Sendungen, bei welchen sich auch nur ein Collo im Gewichte von mehr als 75 Kilogramm befindet, ist vom Versender, beziehungsweise Empfänger zu besorgen. Die Eisenbahn ist nicht verpflichtet, hinsichtlich der fraglichen Colli desfalligen, für andere Güter zulässigen Requisitionen Folge zu leisten.

Anmerkung: Im internen österreichisch-ungarischen Verkehre darf bei Verpackung flüssiger Mineralsäuren aller Art in Kisten mit Krügen und Flaschen das Gewicht einer Kiste bis zu 300 Kilogramm betragen, und treten obige Bestimmungen des Punktes 4 erst bei Ueberschreitung dieses Gewichtes in Wirksamkeit.

Falls das Abladen und Abholen solcher Sendungen seitens der Empfänger nicht binnen 3 Tagen nach der Ankunft auf der Empfangsstation, beziehungsweise nach der Abisirung der Ankunft erfolgt, so ist die Eisenbahnverwaltung berechtigt, die Sendungen unter Beachtung der Bestimmungen im §. 61 al. 1 in ein Lagerhaus zu bringen oder an einen Spediteur zu übergeben. Sofern dieß nicht thunlich ist, kann sie die Sendungen ohne weitere Formlichkeit verlaufen.

XVII. Nephelauge (Nephelatronlauge, Sobalauge, Nephelalauge, Pottaschenlauge), ferner Oelsaß (Rückstände von der Oelraffinerie) und Brom unterliegen den Vorschriften unter XVI Nr. 1, 3 (mit Ausnahme der bei 3 angezogenen Bestimmung unter Nr. 2) und 4 (mit Ausnahme der Anmerkung).

Wegen der Zusammenpackung mit anderen Gegenständen vergleiche Nr. XXXIX.

XVIII. Auf den Transport von rother rauchender Salpetersäure finden die unter Nr. XVI (mit Ausnahme der Anmerkung zu Nr. 4) gegebenen Vorschriften mit der Maßgabe Anwendung, daß die Ballons und Flaschen in den Gefäßen mit einem mindestens ihrem Inhalte gleichen Volumen getrockneter Infusorienerde oder anderer geeignet trockenerdiger Substanzen umgeben sein müssen.

XIX. Wasserfreie Schwefelsäure (Anhydrit, sogenannte festes Oileum) dürfen nur befördert werden: entweder

1. in gut verlötheten, starken, verzinnnten Eisenblechbüchsen, oder
  2. in starken Eisen- oder Kupferflaschen, deren Ausgüsse luftdicht verschlossen, verkittet und überdieß mit einer Hülle von Thon versehen sind.
- Die Büchsen und Flaschen müssen von einer fein zertheilten organischen Substanz, wie Schlackenwolle, Infusorienerde, Asche oder dergleichen umgeben und in starke Holzkisten fest verpackt sein.

Im Uebrigen finden die Bestimmungen unter Nr. XVI 2, 3 und 4 (mit Ausnahme der Anmerkung) Anwendung.

XX. Für Firnisse und mit Firniß versetzte Farben, ferner ätherische und fette Oele, sowie für sämtliche Aetherarten mit Ausnahme von Schwefeläther (vergl. Nr. I) und von Petroleumäther (vergl. Nr. XXII), für absoluten Alkohol, Weingeist (Spiritus), Sprit und andere unter Nr. XII nicht genannte Spirituosen sind, soferne sie in Ballons, Flaschen oder Krügen zur Beförderung gelangen, die Vorschriften unter XVI Nr. 1, Abs. 1, maßgebend.

Wegen der Zusammenpackung mit anderen Gegenständen vergleiche Nr. XXXIX.



**XXI. Petroleum, rohes und gereinigtes, sofern es bei 14 Grad R. ein spezifisches Gewicht von mindestens 0.780 hat, oder bei einem Barometerstande von 760 Millimeter nicht unter 21 Grad C. entzündliche Dämpfe gibt (Testpetroleum);**

die aus Braunkohlentheer bereiteten Öle, sofern dieselben mindestens das vorgenannte spezifische Gewicht haben (Solaröl, Photogen &c.);

ferner Steinkohlentheeröle (Benzöl, Toluol, Xylol, Cumol &c.), sowie Nitrobenzol.

Die vorgenannten Artikel unterliegen nachstehenden Bestimmungen

1. Diese Gegenstände dürfen, sofern nicht besonders dazu construirte Wagen (Wassiwagen) zur Verwendung kommen, nur befördert werden: entweder

- a) in besonders guten dauerhaften Fässern, oder
- b) in dichten und widerstandsfähigen Metallgefäßen, oder
- c) in Gefäßen aus Glas und im internen österreichisch-ungarischen Verkehre auch aus Steinzeug; in diesem Falle jedoch unter Beachtung folgender Vorschriften:

aa) Werden mehrere Gefäße in einem Frachtstück vereinigt, so müssen dieselben in starke Holzlisten mit Stroh, Heu, Kleie, Sägemehl, Insulorenerde oder anderen lockeren Substanzen fest verpackt sein.

bb) Bei Einzelverpackung ist die Versendung der Gefäße in soliden, mit einer gut befestigten Schutzbede, sowie mit Handhaben versehenen und mit hinreichendem Verpackungsmaterial eingefütterten Körben oder Kübeln zulässig: die Schutzbede muß, falls sie aus Stroh, Rohr, Schilf oder ähnlichem Material besteht, mit Lehm- oder Kalkmilch unter Zusatz von Wasserglas getränkt sein. Das Bruttogewicht des einzelnen Collo darf bei Anwendung von Glasgefäßen 60 Kilogramm, und bei Anwendung von Gefäßen aus Steinzeug 75 Kilogramm nicht übersteigen.

2. Während des Transportes etwa schadhast gewordene Gefäße werden sofort ausgeladen und mit dem noch vorhandenen Inhalte für Rechnung des Versenders bestmöglichst verkauft.

3. Die Beförderung geschieht nur auf offenen Wagen. Auf eine Abfertigung im Zollansageverfahren, welche eine feste Bedeckung und Plombierung der Wagenbede erforderlich machen würde, wird die Beförderung nicht übernommen.

4. Die Bestimmungen der vorstehenden Nr. 3 gelten auch für die Fässer und sonstigen Gefäße, in welchen diese Stoffe befördert worden sind. Derartige Gefäße sind stets als solche zu declariren.

5. Wegen der Zusammenpackung mit anderen Gegenständen vergleiche Nr. XXXIX.

6. Aus dem Frachtbriele muß zu ersehen sein, daß die in Absatz 1 und 2 dieser Nummer aufgeführten Gegenstände ein spezifisches Gewicht von mindestens 0.780 haben, oder daß das Petroleum der im Eingange angeführten Bestimmung, betreffend den Entflammungspunkt, entspricht. Fehlt im Frachtbriele eine solche Angabe, so finden die Beförderungsbedingungen unter Nr. XXII Anwendung.

**XXIa. Petroleum, rohes und gereinigtes, Petroleumnaphtha und Destillate aus Petroleum und Petroleumnaphtha, sofern diese Stoffe bei 14 Grad R. ein spezifisches Gewicht von weniger als 0.780 und mehr als 0.680 haben (Benzin, Ligroin und Pußöl).**

Die vorgenannten Artikel unterliegen nachstehenden Bestimmungen:

1. Diese Gegenstände dürfen, sofern nicht besonders dazu construirte Wagen (Wassiwagen) zur Verwendung kommen, nur befördert werden: entweder

- a) in besonders guten dauerhaften Fässern, oder:

- b) in dichten und widerstandsfähigen Metallgefäßen, oder:
- a) in Gefäßen aus Glas und im internen österreichisch-ungarischen Verkehr unter Beachten
  - aa) Werden auch dieselben in A fortanerte oder
  - bb) Bei Eingelassen einer gut beschützten mit hinreichender Fülle gütlich Schicht oder A unter Aufsicht 1 einzelnen Kasse darf 40 kg nicht übersteigen.

3. Während des Transportes eines schabhaft gewordenen Gefäßes werden sofort ausgeladen und mit dem noch vorhandenen Inhalt für Bedienung des Verlebens veräußert.

4. Die Beförderung geschieht nur auf offenen Wagen. Auf eine Beförderung im Rollwagenverfahren, welche eine feste Bedeckung und Sicherung der Wagenboxe erforderlich machen würde, wird die Beförderung nicht übernommen.

5. Die Bestimmungen der vorstehenden Nr. 3 gelten auch für die Häuser und sonstigen Gefäße, in welchen diese Stoffe beibehalten werden. Derartige Gefäße sind stets als solche zu deklarieren.

6. Wegen der Zusammenpackung mit anderen Gegenständen vergleicht Nr. XXXIX.

7. Bei Ort- und Entladung dürfen die Körbe oder Käbel mit Gasballons nicht auf Ketten geritten, noch auf der Schulter oder dem Rücken, sondern nur an den an den genannten Behältern angebrachten Handhaben getragen werden.

8. Die Körbe und die Käbel sind im Eisenbahnwagen sicher zu lagern und entsprechend zu befestigen. Die Verladung darf nicht übereinander, sondern nur in einer einfachen Schicht nebeneinander erfolgen.

9. Jedes einzelne Kasse ist mit einer deutlichen, auf rothem Grund gedruckten Aufschrift: „Feuergefährlich“ zu versehen; Körbe und Käbel mit Gefäßen aus Glas oder Steinzeug haben außerdem noch die Aufschrift: „Woh getragen werden“ zu erhalten. Im internen österreichisch-ungarischen Verkehr ist an den Wagen ein rother Betitel mit der Aufschrift: „Vorsicht zangieren“ anzubringen.

10. Aus dem Frachtbriefe muß zu ersehen sein, daß die im Absatz dieser Nummer aufgeführten Gegenstände bei 14 Grad R. ein spezifisches Gewicht von weniger als 0.700 und mehr als 0.800 haben. Bezieht der Frachtbrief eine solche Angabe, so haben die Beförderungsbefugnisse unter Nr. XXII Anwendung.

XXII Petroleumäther (Gasolin, Petrolin u.) und ähnliche aus Petroleumnaphta oder Transfoblenther bezogene leicht entzündliche Substanzen, sofern diese Stoffe bei 14 Grad R. ein spezifisches Gewicht von 0.600 oder weniger haben.

Die Beförderung dieser Stoffe unterliegt besonderen Bestimmungen:

1. Diese Gegenstände dürfen nur bepackt werden: entweder
- a) in dichten und widerstandsfähigen Metallgefäßen, oder
- b) in Gefäßen aus Glas und im internen österreichisch-ungarischen Verkehr auch aus Steinzeug; in diesem Falle sind unter Beachtung folgender Vorschriften.

erden mehrere Gefäße in einem Frachtstücke vereinigt, so müssen dieselben in starke Holzkisten mit Stroh, Heu, Kleie, Sägemehl, Kiefernspäne oder anderen lockeren Substanzen fest verpackt sein. Die Einzelverpackung ist die Verpackung der Gefäße in soliden, mit einer gut befestigten Schutzdecke, sowie mit Handhaben versehenen und mit hinreichendem Verpackungsmaterial eingefüllten Kisten oder Kisten zulässig; die Schutzdecke muß, falls sie aus Stroh, Rohr, Schilf oder ähnlichem Material besteht, mit Lehm- oder Kalkmilch unter Zusatz von Wasserglas getränkt sein. Das Nettogewicht des einzelnen Collo darf 40 kg nicht übersteigen. Während des Transportes etwa schadhaft gewordene Gefäße werden geladen und mit dem noch vorhandenen Inhalte für Rechnung des Bestmöglichen verkauft.

Beförderung geschieht nur auf offenen Wagen. Auf eine Ab- oder Bollaßanlageverfahren, welche eine feste Bedeckung und Blom- oder Wagenbedeckung erforderlich machen würde, wird die Beförderung verboten.

Die Bestimmungen der vorstehenden Nr. 3 gelten auch für die Beförderung dieser Stoffe, welche diese Stoffe befördert worden sind. Derartige Gefäße müssen als solche zu declariren.

Bei der Zusammenpackung mit anderen Gegenständen vergleiche man Nr. X.

Bei der Ver- und Entladung dürfen die Körbe oder Kisten mit diesen Stoffen nicht auf Karren gefahren, noch auf der Schulter oder dem Rücken getragen werden, sondern nur an den an den genannten Behältern angebrachten Tragevorrichtungen getragen werden.

Die Körbe und die Kisten sind im Eisenbahnwagen sicher zu verpacken und entsprechend zu befestigen. Die Verladung darf nicht übereinander, sondern nur in einer einfachen Schicht nebeneinander erfolgen. Jedes einzelne Collo ist mit einer deutlichen, auf rothem Grund in schwarzer Aufschrift: „Feuergefährlich“ zu versehen; Körbe und Kisten mit Gefäßen aus Glas oder Steinzeug haben außerdem die Aufschrift: „Müß getragen werden“ zu erhalten. Bei der Beförderung österreichisch-ungarischen Verkehrs ist an den Gefäßen ein rother Zettel mit der Aufschrift: „Vorsichtig rangiren“ anzubringen.

Die Bestimmungen unter Nr. XVI 4 Anwendung.

**L. Die Beförderung von Terpentinöl und sonstigen übelriechenden Ölen, desgleichen von Salmiakgeist, findet nur in geschlossenen Gefäßen statt.**

Die Bestimmung gilt auch für die Fässer und sonstigen Gefäße, in welchen diese Stoffe befördert worden sind. Derartige Gefäße sind stets als solche zu declariren.

Bei der Zusammenpackung mit anderen Gegenständen vergleiche man Nr. IX.

**M. Nichtflüssige Arsenikalien, namentlich arsenige Säuren (Arsenrauch), gelbes Arsenik (Kauschgelb, Auripigment), rothes Arsenik (Realgar), Scherbenkobalt (Fliegenstein),** werden nur dann zum Transport angenommen, wenn auf jedem Versandtstücke in leserlichen Buchstaben mit schwarzer Tinte die Worte „Arsenik (Gift)“ angebracht sind, und

Verpackung in nachstehender Weise bewirkt worden ist: entweder doppelte Fässer oder Kisten, wobei die Böden der Fässer mit Eisenblech, die Deckel der Kisten mit Eisen oder eisernen Bändern gesichert sind, die inneren Fässer oder Kisten von starkem trockenem

- Holze gefertigt und inwendig mit dichter Leinwand oder ähnlichen dichten Geweben verklebt sein müssen; oder
- b) in Säcken von getheerter Leinwand, welche in einfachen Fässern von starkem trockenem Holze verpackt sind; oder
  - c) in verlötheten Blechcylindern, welche mit festen Holzmänteln (Ueberfässern) bekleidet sind, deren Böden mit Einlagereifen gesichert sind.

XXV. Flüssige Arsenikalien, insbesondere Arsensäure, unterliegen den Bestimmungen unter XXIV Nr. 1 und unter XVI Nr. 1, 3 (mit Ausnahme der bei 3 angezogenen Bestimmungen unter Nr. 2) und 4 (mit Ausnahme der Anmerkung).

XXVI. Andere giftige Metallpräparate (giftige Metallfarben, Metallsalze etc.), wozu insbesondere Quecksilberpräparate, als Sublimat, Kalomel, weißes und rothes Präcipitat, Zinnober; ferner Kupfersalze und Kupferfarben, als: Kupfervitriol, Grünspan, grüne und blaue Kupferpigmente, dergleichen Bleipräparate, als: Bleiglätte (Massicot), Mennige, Bleizucker und andere Bleisalze, Bleiweiß und andere Bleifarben, auch Zinkstaub, sowie Zinn- und Antimonasche gehören, dürfen nur in dichten, von festem trockenem Holze gefertigten, mit Einlagereifen, beziehungsweise Umfassungsbändern versehenen Fässern oder Kisten zum Transporte aufgegeben werden. Die Umschließungen müssen so beschaffen sein, daß durch die beim Transporte unvermeidlichen Erschütterungen, Stöße etc. ein Verstauben der Stoffe durch die Fugen nicht eintritt.

XXVII. Gese, sowohl flüssige als feste, wird nur in Gefäßen zugelassen, die nicht luftdicht geschlossen sind.

XXVIII. Kienruß wird nur in Kleinen, in dauerhaften Körben verpackten Tönnchen oder in Gefäßen zugelassen, welche im Innern mit Papier, Leinwand oder ähnlichen Stoffen dicht verklebt sind.

XXIX. Gemahlene oder körnige Holzkohle wird nur verpackt zur Beförderung zugelassen.

Befindet sie sich in frisch geglähtem Zustande, so sind zur Verpackung zu verwenden: entweder

- a) luftdicht verschlossene Behälter aus starkem Eisenblech; oder
- b) luftdichte, aus mehrfachen Lagen sehr starken und steifen, gestrichelten Pappbedels gefertigte Fässer (sog. amerikanische Fässer), deren beide Enden mit eisernen Reifen versehen, deren Bodenstücke aus starkem abgedrehtem Holze mittelst eiserner Holzschrauben an die eisernen Reifen geschraubt und deren Fugen mit Papier oder Leinwandstreifen sorgfältig verklebt sind.

Wird gemahlene oder körnige Holzkohle zum Transporte aufgegeben, so muß aus dem Frachtbriefe zu ersehen sein, ob sie sich in frisch geglähtem Zustande befindet oder nicht. Fehlt im Frachtbriefe eine solche Angabe, so wird ersteres angenommen und die Beförderung nur in der vorgeschriebenen Verpackung zugelassen.

XXX. Die hochbewerteten Cordonnet-, Souple, Bourre de soie und Chappo-Seiden in Strängen werden nur in Kisten zum Transport zugelassen. Bei Kisten von mehr als 12 cm innerer Höhe müssen die darin befindlichen einzelnen Lagen Seide durch 2 cm hohe Hohlräume von einander getrennt werden. Diese Hohlräume werden gebildet durch Holzrost, welche aus quadratischen Latten von 2 cm Seide im Abstand von 2 cm bestehen und durch zwei dünne Querleisten an den Enden verbunden sind. In den Seitenwänden der Kisten sind mindestens 1 cm breite Löcher anzubringen, welche auf die Hohlräume zwischen den

## Zulage D: Bedingt zugelassene Gegenstände. 371

stern geben, so daß man mit einer Stange durch die Risse hindurchfahren kann. Darnach die Stachelbüchse nicht zugedrückt und dadurch unanfällig werden lassen, sind außer am dem Mund jeder Seite zwei Ketten anzubringen.

Wird Seide zum Transport aufgegeben, so muß auch dem Frachtbriele zu entnehmen sein, ob sie zu den vorbezeichneten Arten gehört oder nicht. Es ist im Frachtbrief eine solche Angabe, so weit erforderlich angenommen, ob die Beförderung nur in der vorgeschriebenen Verpackung zugelassen.

**XXXI. Wolle, insbesondere Rauhwolle (Wango- oder Mastfäße, Lachstrümmen, Spinnerlei-, unvollgarnabfälle, Weber- und Garzivilen, ferner Seide und Seidenab-  
Werg, Lumpen und andere derartige  
sonstiger Unzwohle vergleiche Absatz 3) werden,  
auf offenen Wagen unter Deckenverschluß der  
Verlader mit der Eisenbahn über Verladung  
verhandelt.**

Es muß ersichtlich sein, ob die genannten Gegen-  
stände, andererseits sie als geteilt betrachtet und

Gewichte Papswolle wird nur in festen, dicht verschlossenen Fässern,  
Kisten oder sonstigen Gefäßen zum Transporte zugelassen.

**XXXII. Häutlichkeitsfähige tierische Abfälle, wie ungeschälte,  
oder nicht im Sinne der Verordnung der Ministerien  
des Innern und des Handels vom 1. Februar 1873 (RGZ.  
Nr. 20) mit einer Lösung von Karbolsäure (Phenillösung) be-  
trachtete frische Häute, Felle, Fleisch, Knochen, Hörner,  
Linsen, sowie andere in besonderem Maße abfällige  
ab abfällige Gegenstände, jedoch mit Ausschluß der  
unter Nr. XXXIII aufgeführten, werden nur unter nachstehenden  
Bedingungen angenommen und befördert:**

1. Im Transporte müssen der betreffenden Eisenbahngüterordnung  
an dem Verloader angemeldet und zu der von derselben zu bestimmen  
an Zeit zur Verladung gestellt werden.

2. Eingeladungen sind nur in festen, dicht verschlossenen Fässern,  
Kisten oder Kisten verpackt zugelassen.

3. Frische Fische, nicht getrocknete frische Krustentiere, sowie die Ab-  
fälle von beiden, bezogenen ungeschälte, oder nicht im Sinne der  
Verordnung der Ministerien des Innern und des Handels  
vom 1. Februar 1873 (RGZ. Nr. 20) mit einer Lösung von  
Karbolsäure (Phenillösung) betrachtete frische Häute werden auch bei  
der Aufgabe in Wagenladungen nur in der zu 3 vorgeschriebenen Ver-  
packung angenommen.

4. Die Beförderung aller übrigen Gegenstände dieser Kategorie in  
Wagenladungen findet in offenen Wagen unter Deckenverschluß statt. Die  
spezifischen Regeln sind von den Verladern zu prüfen.

5. Die Eisenbahn kann die Vorausbezahlung der Fracht bei der Auf-  
gabe verlangen.

6. Der Fahrer eines nachgeordneten Lasten soll dem Verloader, be-  
sondersweise dem Empfänger zur Last.

**Anmerkung:** Im internationalen österreichisch-ungarischen Ver-  
kehr müssen geladene, oder im Sinne der Verordnung der  
Ministerien des Innern und des Handels vom 1. Februar  
1873 (RGZ. Nr. 20) mit einer Lösung von Karbolsäure (Phenil-  
lösung) betrachtete Häute je in ein Fäßchen zusammengepackt und  
fest gut zusammengebunden sein.

**XXXIII.** Stalldünger, sowie andere Fäcalien und Latrinenstoffe werden nur in Wagenladungen und unter nachstehenden Bedingungen zur Beförderung angenommen:

1. Die Be- und Entladung haben Versender und Empfänger zu bewirken, welchen auch die jedesmalige Reinigung der Be- und Entladestelle nach Maßgabe der von der Verwaltung getroffenen Anordnung obliegt.

2. Die Bestimmung über die Zeit und Frist der Be- und Entladung, wie der An- und Abfuhr, ingleichen die Bestimmung des Juges, mit welchem die Beförderung zu erfolgen hat, steht der Verwaltung zu.

3. Trockener Stalldünger wird in unverpacktem (losem) Zustande in offenen Wagen mit Deckenverschluß befördert, welchen der Versender zu beschaffen hat.

4. Andere Fäcalien und Latrinenstoffe dürfen — sofern nicht besondere Einrichtungen für deren Transport bestehen — nur in ganz festen, dicht verschlossenen Gefäßen und auf offenen Wagen befördert werden. In jedem Falle sind Vorkehrungen zu treffen, welche das Herausbringen der Masse und der Flüssigkeit verhindern und die Verbreitung des Geruches thunlichst verhüten. Auf letzteres ist auch für die Art der Be- und Entladung Bedacht zu nehmen.

5. Das Zusammenladen mit anderen Gütern ist unstatthaft.

6. Die Eisenbahn kann die Vorausbezahlung der Fracht bei der Aufgabe verlangen.

7. Die Kosten etwa nöthiger Desinfection fallen dem Versender, beziehungsweise dem Empfänger zur Last.

Anmerkung. Im internen österreichisch-ungarischen Verkehre haben sich die Parteien auch noch allen jenen speciellen Bedingungen zu unterwerfen, welche die Bahnverwaltung auf Grund von aus sanitären oder anderen öffentlichen Rücksichten erlassenen Verordnungen der Regierung vorschreibt.

**XXXIV.** Schwefel in unverpacktem Zustande wird nur in bedeckt gebauten Wagen befördert.

**XXXV.** Gegenstände, welche durch Funken der Locomotive leicht entzündet werden können, wie Heu, Stroh (auch Reis- und Flachsstroh), Rohr (ausschließlich spanisches Rohr), Borke, Torf (mit Ausnahme von sogenanntem Raschinen- oder Preßtorf), ganze (unzerkleinerte) Holzkohlen (vergl. Nr. XXIX), vegetabilische Spinnstoffe und deren Abfälle, Papierspäne, Holzmehl, Holzzeugmasse, Holzspäne, sowie die durch Vermischung von Petroleumrückständen, Harzen und dergleichen Stoffen mit lockeren brennbaren Körpern hergestellten Waaren, desgleichen Gyps, Kalkfächer und Traß werden in unverpacktem Zustande nur vollständig bedeckt und unter der weiteren Bedingung zum Transport zugelassen, daß der Versender und der Empfänger das Auf- und Abladen selbst besorge. Auch hat der Versender auf Verlangen der Verwaltung die Bedeckung dieser Gegenstände selbst zu beschaffen.

**XXXVI.** Collobiumwolle wird, sofern sie mit mindestens 50 Percent Wasser angefeuchtet ist, in dicht verschlossenen Blechgefäßen, welche in dauerhafte Holzlisten verpackt sind, zum Versandt angenommen.

Auf dem Frachtbriefe muß vom Versender und von einem Chemiker unter amtlicher Beglaubigung der Unterschriften bescheinigt sein, daß die Beschaffenheit der Waare und die Verpackung obigen Vorschriften entspricht.

Enthält die Collobiumwolle einen niedrigeren Percentsatz von Wasser, so finden die bezüglichlichen Vorschriften unter 1 Anwendung.

**XXXXXXXXXXXXXXXXXXXXX**

Im hiesigen Museum April des letzten verwichenen Jahr dreunztige Gen-  
lungen auf Seiten des Verstorbenen aus Leiden zu entstehen.

[illegible]

**Geplante**  
war, wenn ihr  
in die Debatte  
wird, welche bei  
anderem Platz  
überwältigende  
Bedeutung der  
Lösung, welche  
Gegensatz der  
Bedeutung, von

der Herr zum Schlußbericht zurück geführt werden. Von dem hoch zu  
denkenden angesehnen amtlichen Bericht auf dem Gebiet der  
Erziehung ist, wenn auch auf weichen Stand der Prüfung letzteren Ber-  
richtes ist. In dem Bericht ist abgesehen, daß der Stand der  
Erziehung in der Provinz auch der einer Fortschrittsgewinnung der zu der  
Provinz der Provinz von 10 Millionen nicht abgesehen hat. Der  
Bericht hat sich von der Provinz vordringender Fortschritt und  
insbesondere durch Fortschritt der Provinz mit dem Provinz-  
Bericht haben zu überzeugen, daß die Provinz der Provinz auf Stand  
in anderen Provinzen nicht abgesehen hat.

dann angenehm-  
steigt und wenn  
hat ausgeführt  
als stattgehabten  
wiederum hat  
die weichen der  
auch mit einer  
gefährt, einem  
Superkompensier  
auch als je je

**XXXVIII.** *Prinzip der konservativen Bewegung hat nur in England und Schottland, Frankreich aber Genuß der Einheit der Bewegung ohne Rücksicht auf die Interessen der Bevölkerung der Nation zu erhalten haben und die Bevölkerung zu erhalten. Ein einheitliche Bewegung auf den Forderungen nach Einheitlichkeit der Bewegung hat nur in England und Schottland (Frankreich) der der Bewegung zu erhalten. Ein einheitliche Bewegung auf den Forderungen nach Einheitlichkeit der Bewegung hat nur in England und Schottland (Frankreich) der der Bewegung zu erhalten.*

[illegible]

Die Reihe der unter X, XII, XVI, XVII, XX bis XXIII ein  
 Mal aufgetragenen Schmelzen in Mengen von nicht mehr als 2  
 10 Kilogramm zum Verbands kommen, die es gestattet, bei unter X, XII,  
 XVII, mit Befestigung von Stroh, IX bis XXIII einwandig zu sein.

föhrten Körper einerseits und die unter XVI (mit Einschluß von Brom bis zum Gewichte von 100 Gramm) anderseits, sowohl miteinander, als mit andern bedingungslos zum Eisenbahntransport zugelassenen Gegenständen in ein Frachtfuß zu vereinigen. Jene Körper müssen in dicht verschlossenen Glas- oder Blechflaschen mit Stroh, Heu, Kleie, Sägemehl, Infusorienerde oder andern lockeren Substanzen in starke Rissen fest eingebettet und im Frachtbriefe namentlich aufgeführt sein.

**Verordnung des Handelsministers vom 1. Juli 1880,  
RGS. Nr. 79,  
betreffend die Regelung des Transportes explosibarer Artikel  
auf Eisenbahnen. \*)**

**I. Allgemeine Bestimmungen.**

§. 1. Auf den österreichischen Eisenbahnen dürfen folgende explosibare Artikel befördert werden:

1. Schieß- und Sprengpulver (Schwarzpulver).

2 Pulvermunition, einschließlich fertiger Patronen.

Anmerkung: Fertige Metallpatronen, d. i. Patronen mit ausschließlich aus Metall erzeugten Hülzen, welche in Rissen von nicht mehr als 50 Kilogramm Nettohalt verpackt sind, fallen bei Einhaltung der in dem §. 8, Punkt 2 (alinea 1 und 2), §. 7 und §. 10 lit. a dieser Verordnung enthaltenen Vorschriften, nicht unter die übrigen Bestimmungen dieser Verordnung, wenn außerdem noch folgende Normen beobachtet werden:

Die Geschosse müssen mit den Metallhülzen so fest verbunden sein, daß ein Ablösen derselben und Ausstreuen des Pulvers nicht stattfinden kann.

Die Rissenwände müssen 2-5-8 Centimeter stark sein, und sind die Rissen vom Absender mit einem Plombenverschlusse zu versehen.

Der Absender hat dem Frachtbriefe eine von ihm datirte und unterfertigte Erklärung, worin auch das Zeichen der Plombe angegeben ist, beizufügen.

Diese Erklärung hat zu lauten:

**Erklärung.**

Datum.

Unterschrift.

\*) Die Abänderungen dieser Verordnung, welche mit den bisher erlassenen 3 Nachträgen (S.R. v. 15. Sept. 1881, RGS. Nr. 101, 15. Juni 1882, RGS. Nr. 70 u. 1. Febr. 1884, RGS. Nr. 20 u. 15. Sept. 1885, RGS. Nr. 132) eingeführt wurden, sind im nachfolgenden Ergänzungs-



**Feuerwerkskörper**, insoweit sie nicht Stoffe enthalten, welche 48 des Betriebsreglements A 3 lit. a—e (einschließlich) von der **Verordnung** ausgeschlossen sind.

**Sprengkräftige Bündungen**, als: Sprengkapseln (Sprengkapschen), elektrische Minenzündungen, ferner Bündschnüre. (Beweglichkeit der Sicherheitszünder, auf welche diese Verordnung nicht Anwendung findet, vgl. Nr. V der Anlage D zum Betriebsreglement.)

**Concessionirte Sprengmittel**, und zwar sowohl die anorganischen, als auch die, organische Nitroverbindungen enthaltenen Sprengmittel, soweit dieselben speciell zugelassen sind.

**Nitrocellulose**, als: Schießbaumwolle, Collobiumwolle und dergleichen, sogenanntes Duppelerschanzenpapier, soweit derlei Präparate zugelassen sind.

**Verordnung**: Collobiumwolle, welche in Gemäßheit der Vorschriften IX und XXXVI der Anlage D zum Betriebsreglement zur Verfügung gelangt, fällt nicht unter die Bestimmungen der gegenwärtigen Verordnung.

**Befarben für Knallhaltesignale auf den Eisenbahnen.**

**Zündhütchen für Geschosse, Bündspiegel und nicht sprengkräftige Bündungen.**

**Verordnung**: Bündspiegel fallen bei Einhaltung der im §. 6. und §. 10 lit. a enthaltenen Vorschriften nicht unter die übrigen Bestimmungen dieser Verordnung, wenn außerdem die Normen des §. 6 (alinea 1 und 2) eingehalten werden und diese Bündspiegel in einem mindestens 2,5—3 Centimeter Wandstärke und von nicht mehr als 100 Gramm Nettogewicht zur Aufgabe gelangen.

**Chlorsaures Kali und andere chlorsaure Salze.**

**Pikrinsäure.**

**Bündbänder und Bündblättchen (amorces).**

**Knallerbsen.**

1. Von concessionirten Sprengmitteln dürfen, abgesehen von den von der Militärverwaltung aufgegebenen Sendungen, nur jene Sorten für Eisenbahntransporte angenommen werden, die vom Handelsministerium zum Eisenbahntransporte geeignet, den Bahnverwaltungen unter Zustimmung der betreffenden Fabrik namhaft gemacht werden.

Dem Handelsministerium bleibt es vorbehalten, für jene Eisenbahnen, innerhalb welcher keine reinen Lastzüge verkehren und auf denen auch keine Gelegenheit zur Einleitung reiner Lastzüge in den Zwischenräumen ergibt, über Antrag der betreffenden Verwaltungen die Ausschließung expodirbarer Güter vom Eisenbahntransporte anzuordnen.

2. Die Bestimmungen des X. Abschnittes der Vorschrift für den Transport auf Eisenbahnen (II. Auflage 1878), betreffend den Transport von Pulver, Munition und sonstigen explosiblen Frachten, durch die gegenwärtige Verordnung nicht berührt.

3. Expodirbare Güter werden, insofern nicht für militärische Zwecke, ferner für einzelne Sorten oder Eisenbahnstationen besondere Bestimmungen bestehen, oder von Fall zu Fall ergehen, unter den nachstehenden Bedingungen und zwar nur als Frachtgut zum Eisenbahntransporte zugelassen.

## **II. Verpackung.**

1. Für die im §. 1 aufgezählten expodirbaren Güter gelten folgende Verpackungsvorschriften:

1. Schieß- und Sprengpulver (Schwarzpulver) jeder Gattung muß in staubdichten (Mehlpulver in doppelten) Zwischsäcken (Mehlpulver eventuell auch in dichten lebernen Säcken) und überdies in gut abgeburdenen, mit Einlegestreifen versehenen Holzfässern verpackt sein.

2. Bezüglich der durch Private zur Versendung gelangenden Pulvermunition, einschließlich fertiger Patronen, gelten folgende Verpackungsbestimmungen: Dieselbe ist zunächst partienweise in Cartons von fester Pappe, welche durch Bindfaden oder durch Verklebung geschlossen werden, derart zu packen, daß ein Schlottern in den Cartons nicht eintreten kann. Die einzelnen Cartons sind sodann dicht neben- und übereinander in gut gearbeiteten festen Holzlisten zu verpacken und etwa leer bleibende Räume mit Pappe- oder Papierabfällen oder trockenem Berg derart fest anzufüllen, daß ein Schlottern in der Kiste während des Transportes ausgeschlossen ist.

Der Verschluß der Kisten erfolgt mittelst Holzschrauben.

Das Maximalgewicht der in einer Kiste befindlichen Pulvermunition darf 60 Kilogramm nicht überschreiten.

Bezüglich der für das Militärärar von Privaten zu effectuirenden derlei Sendungen haben diese Bestimmungen nur dann Geltung, wenn von der betreffenden Militäranstalt nicht die für die Verpackung von Kriegsmunition geltenden Bestimmungen speciell vorgeschrieben worden sind, worüber sich der Aufgeber zu legitimiren hat.

3. Feuerwerkskörper dürfen nur in gutschließenden Holzlisten, in welchen die einzelnen Körper mit Berg festgelagert sein müssen, zur Aufgabe gelangen.

4. Für sprengkräftige Bündungen, als: Sprengkapseln, elektrische Minenzündungen und Ründschnüre (mit Ausnahme der Sicherheitszündler) gelten folgende Verpackungsvorschriften:

Sprengkapseln, deren Knallsatz in der Kupferhülle derart fixirt sein muß, daß er durch die Transportbewegung nicht gelockert oder herausgebeutelt werden kann, sind zunächst in einzelnen Partien von nicht über 100 Stück in Blechbüchsen derart zu verpacken, daß eine Bewegung der einzelnen Kapseln durch die Erschütterung des Transportes ausgeschlossen erscheint.

An den Seiten, sowie am Boden und Deckel der Büchsen sind die Sprengkapseln durch mehrere Lagen von Löschpapier oder durch eine Baumwollschicht von dem Büchsenblech zu isoliren.

Die so gefüllten Blechbüchsen sind Stück für Stück in Packpapier einzuschlagen und mit thunlichster Vermeidung von Zwischenräumen in einer festgearbeiteten Holzliste derart einzupacken, daß die offenen Enden der Kapseln gegen den Kistenbedel gerichtet sind und jedes Schlottern der Büchsen verhindert wird.

Etwasige Hohlräume sind mit Papierstücken dicht auszufüllen und ist die Kiste mit Holznägeln zu verschließen. Jede solche Kapselliste ist noch mit ihrem Deckel nach aufwärts in eine zweite, größere, ebenso solid gearbeitete und analog zu verschließende Holzliste zu bringen, die Zwischenräume zwischen beiden Kisten sind mit Berg dicht auszustopfen und nach bewirkter Schließung des zweiten Deckels die obere Seite, d. i. jene, mit einem Zettel zu belegen, gegen welche die Stirnöffnungen der Kapseln gerichtet sind.

Die Signatur dieses Zettels hat zu lauten: „Sprengkapseln — nicht stürzen.“

Die Construction der elektrischen Minenzündungen muß das Zerbrechen der Hülle, das Bewegen der Ründerschäfte im Säge, das Ausbeuteln des elektrischen Sages sowohl als des Kapselschafes, vollständig



pulver geltenden Vorschriften als hinreichend erklärt werden, für die innere Verpackung folgende Vorschriften gelten:

- a) Concessionirte Sprengmittel dürfen nur in der Form von Patronen mit Hülfsen aus Pergamentpapier ohne Bündungen in Verlehr gesetzt werden.

Jede solche Patronenhülse hat von Außen das Fabrikszeichen unter Angabe der Sorte des Präparates zu tragen.

Es dürfen nur solche Patronen zur Versendung gebracht werden, welche dicht geschlossen sind, sich nicht fettig anfühlen und an deren Außenseite kein Sprengstoff haftet.

- ß) In den Kistchen oder Fäßchen müssen die Patronen auf einer Unterlage von Kieselguhr oder Sägespänen gebettet und durch das gleiche Zwischenmittel von den Wänden und dem Dedel isolirt sein.

Sie können auch partientweise in Pappcartons, welche die Bewegung der Patronen in dem Gefäße und ein Austreten von Nitroglycerin verhindern, verpackt sein. Die ganze Füllung muß dicht, sorgfältig und ohne Hohlung bewirkt sein, damit das Sprengmittel während des Transportes keinen bedeutenden Erschütterungen ausgesetzt sei, und nicht schlottern könne.

- f) Für Sendungen des Militärärars gelten folgende Bestimmungen:

Bezüglich der concessionirten Sprengmittel, auf welche die Sicherheitsbestimmungen der Sprengmittelverordnung vom 2. Juli 1877, RGW. Nr. 68, nicht Anwendung findet, gelten im Allgemeinen die für das Schwarzpulver (sub 1 dieses Paragraphen) angegebenen Sicherheitsvorschriften.

Rücksichtlich der übrigen concessionirten Sprengmittel ist es dem Militärärar freigestellt, dieselben nicht allein in Patronenform, sondern auch im losen Zustande in dichtgefügtten, innen mit Pergamentpapier ausgekleideten Holzkisten oder Fässern zur Aufgabe zu bringen.

Derlei Sendungen können auch ohne die oben unter b vorgeschriebene äußere Bezeichnung und Kisten mit fertiger Munition auch verschraubt zur Beförderung gelangen. Jedes Collo muß jedoch mit dem Reichen oder Stempel jener Militärbehörde versehen sein, welche die Verpackung bewirkt hat.

6. Nitrocellulose (als: Schießbaumwolle, Collodiumwolle — vergl. §. 1 Punkt 6, Anmerkung — und Phropapier, sogenanntes Duplicier- oder Schanzpapier) ist stets besonders fest zu verpacken, so daß eine Reibung des Inhaltes in den Gefäßen nicht stattfinden kann.

Trockene Schießbaumwolle (lediglich für militärische Zwecke) ist gleich Schießpulver in Zwischfäden und Pulverfässern — ohne Sade aber in mit Papier ausgeschirten Holzkisten — zu verpacken.

Feuchte Schießbaumwolle (mit einem Wassergehalte von mindestens 20 Percent) ist in dichtgefügtten Holzkisten zu verpacken, welche innen mit einem wasserdichten Stoffe so ausgekleidet sind, daß die Verdunstung des Wassers möglichst vermieden wird.

Collodiumwolle ist mit Wasser gesättigt (d. i. per 60 Theile trockener Collodiumwolle 40 Theile Wasser) unter Zusatz einer geringen Menge (etwa 1 Percent des Gewichtes der trockenen Collodiumwolle) von Soda zu dem Wasser in der für feuchte Schießbaumwolle vorgeschriebenen Weise zu verpacken.

Für Collodiumwolle, ebenso wie für feuchte Schießbaumwolle dürfen statt der Holzkisten gut abgedichtete Zinkblechkisten verwendet werden.

Phropapier, sogenanntes Duplicier- oder Schanzpapier, ist im feuchten Zustande (mit einem Wassergehalte von mindestens 20 Percent) und zwar so wie Schießbaumwolle zu verpacken.

etarden für Knallhaltesignale auf den Eisenbahnen  
st in Papierhülsen, Sägemehl oder Gyps verpackt oder auf  
weise so fest und getrennt gelegt sein, daß die Geschosse sich  
bft untereinander, noch einen anderen Körper berühren können.  
Kisten, in denen die Verpackung geschieht, müssen von mindestens  
meter starken gespannten Brettern angefertigt, durch Holz-  
zusammengehalten, vollständig dicht gemacht und mit einer zweiten  
iste umgeben sein; dabei darf die äußere Kiste keinen größeren  
0.08 Kubikmeter haben.

Annahme zur Beförderung erfolgt nur dann, wenn die Fracht-  
: einer amtlichen Bescheinigung über die vorschriftsmäßig aus-  
Verpackung versehen sind.

Bündelchen für Geschosse, Bündelspiegel und nicht spreng-  
: Bündlungen müssen sorgfältig in festen Kisten oder Fässern  
und jedes Collo muß mit einem besonderen, je nach dem Inhalte  
nung „Bündelchen für Geschosse“ oder „Bündelspiegel“ u. tra-  
ettel beschriftet sein. (Wegen sprengkräftiger Bündlungen vergl.

Chlorsaures Kali und andere chlorsaure Salze müssen  
in dichten, mit Papier ausgeklebten Fässern oder Kisten ver-

stkeinsäure wird nur gegen eine von einem Chemiker auszu-  
Bescheinigung über die Reinheit und Ungefährlichkeit der auf-  
Bikrinsäure befördert.

Bündelbänder und Bündelblättchen (amoroes) unterliegen  
den Bestimmungen:

ben sind zu höchstens je 100 Bündelproben — die im Ganzen nicht  
als 0.75 Gramm Bündelmasse enthalten dürfen — in Papp-

3. Die Behälter müssen neben der Angabe des Inhaltes die deutliche Bezeichnung des Absenders und der Fabrik tragen.

4. Jeder Sendung muß eine vom Fabrikanten und einem vereideten Chemiker ausgestellte Bescheinigung über die Beachtung der vorstehend unter Nr. 1—3 getroffenen Vorschriften beigegeben werden.

Eine gleiche Bescheinigung ist von dem Absender auf dem Frachtbriefe unter amtlicher Beglaubigung der Unterschrift auszustellen.

§. 7. Die Behälter, welche zur Verpackung der oberwähnten explosiblen Güter dienen, müssen, insofern nicht für einzelne derselben besondere Vorschriften bestehen, wenigstens mit einer ihrem Inhalte entsprechenden Aufschrift als „Pulver, Feuerwerkskörper“ etc. etc. versehen sein.

### **III. Aufgabe.**

§. 8. Sendungen von explosiblen Gütern sind mindestens 24 Stunden vor der Aufgabe bei dem Bahnbetriebe anzumelden, und sind daselbst die weiteren Weisungen bezüglich der Aufgabe entgegenzunehmen.

Die Annahme solcher Sendungen hat nur an den von den Bahnverwaltungen kundzumachenden Tagen und zu den von denselben zu bestimmenden Zeiten zu geschehen.

Bei Sendungen ins Ausland darf die Annahme nur dann erfolgen, wenn die Weiterbeförderung von der Grenzstation ab in unmittelbarem Anschlusse stattfinden kann.

§. 9. Derlei Sendungen dürfen in der Regel nur erst zur unmittelbaren Verladung auf die Eisenbahnwagen, und nicht früher als zwei Stunden vor dem fahrplanmäßigen Abgange des Zuges, beziehungsweise für Nachtzüge, zwei Stunden vor dem Schlusse der Aufnahme, in die Bahnhofsräume eingeliefert werden.

Ist die Sendung für eine Station einer solchen Bahn oder Strecke bestimmt, auf welcher reine Güterzüge nur nach Zulässigkeit verkehren, so muß dieselbe an einen Empfänger in der Ausgangsstation dieser Bahn oder Strecke adressirt sein, welcher die Sendung aus den Bahnhofsräumen ohne Verzug (vergl. §. 37) zu entfernen und für die Neuauflage derselben nach Zulässigkeit des Zugverkehrs weitere Sorge zu tragen hat.

§. 10. Die Aufgeber von Schieß- und Sprengpulver (Schwarzpulver), Schießbaumwolle und Munition aller Art, sowie von concessionirten Sprengmitteln haben den Nachweis, daß die betreffende Sendung explosiblen Artikel enthalte, deren Transport auf den Eisenbahnen gestattet ist, in folgender Weise zu liefern:

a) Insofern es sich um Schieß- und Sprengpulver (Schwarzpulver), Schießbaumwolle und Munition aller Art handelt, sind die Vorschriften der Verordnung der Ministerien des Innern, der Justiz, der Finanzen und der Polizei vom 11. Februar 1860, RGZ. Nr. 39, betreffend die Ausfertigung der sogenannten Munitionsgeleitscheine zu beobachten.

b) Bei Sendungen von concessionirten Sprengmitteln, die vom Erzeuger oder concessionirten Verschleißer in unverletztem Originalverschlusse aufgegeben werden, vertritt der Abdruck der ministeriellen Transportbewilligung die Stelle des Geleitscheines.

Sendungen von Sprengmitteln, welche in das im Reichsrathe vertretene Ländergebiet eingeführt, durch dasselbe durchgeführt, oder aus demselben ausgeführt werden sollen, müssen mit Geleitscheinen versehen sein, deren Ausfertigung beim Ministerium des Innern anzufuchen ist.

Bei allen übrigen Sendungen gilt als Geleitschein der vom Versender ausgestellte Frachtbrief, welcher jedoch von der politischen Bezirksbehörde, im Polizeirayon von Wien, Prag, Lemberg, Krakau und Triest von der landesfürstlichen Polizeibehörde, auf Grund der nachgewiesenen Bezugsberechtigung vidirt sein muß.

- c) Frachtbriefe, die von einer Behörde ausgestellt sind, bedürfen dieser Vidirung nicht. \*)

§. 11. Die Frachtbriefe, welche keine anderen Gegenstände umfassen als für concessionierte Sprengmittel, sowie für Schieß- und Sprengpulver (Schwarzpulver) und Nitrocellulose stets abgesondert auszufertigen sind, müssen mit rother Tinte geschrieben sein, und nebst der Anzahl, Art, Artung, Zeichen und den Nummern der Gefäße auch das Bruttogewicht des einzelnen derselben enthalten.

Solche Frachtbriefe dürfen die Bezeichnung „Bahnhof restante“ nicht tragen.

§. 12. Für jederlei Sendungen sind die Frachtgebühren bei der Aufnahme zu entrichten. Auch kann von den Versendern ein angemessenes Deposito verlangt werden, welches zur Deckung jener Auslagen zu dienen soll, die bei Bezugshindernissen in Folge Uebergabe an die politische Behörde erwachsen.

§. 13. Mit Werthnachnahme belastete Sendungen sind von der Aufnahme zum Transporte ausgeschlossen. Auch ist die Versicherung des Interesses der rechtzeitigen Lieferung nicht zulässig.

§. 14. Der Aufgeber hat sich, Sendungen ins Ausland ausgenommen, auch eine eigene Clausel auf dem Frachtbriefe damit einverstanden zu erklären:

- a) Bei concessionirten Sprengmitteln, ferner bei sprengkräftigen Bindungen, daß, falls es der Adressat unterlassen sollte, die Sendung nach Empfang des Avisos innerhalb der nächsten sechs in die festgesetzte Expeditionszeit, jedoch auch an Sonn- und Feiertagen fallenden Stunden abzuholen, dieselbe an die politische Behörde behufs thunlichst baldiger Entfernung aus den Bahnhofsräumen und zur weiteren Verfügung abgegeben werde.
- b) Bei sonstigen explosiblen Gütern, daß, falls es der Adressat unterlassen sollte, die Sendung 24 Stunden nach Empfang des ihm sofort nach Ankunft zuzustellenden Avisos abzuholen, dieselbe ihm auf seine Kosten wieder zurückgestellt werde, ferner, daß das Gut, falls dessen Rücksendung binnen drei Tagen, vom Zeitpunkte des Anlangens in der Bestimmungsstation an gerechnet, wegen Mangels eines geeigneten Zuges nicht stattfinden kann, an die politische Behörde behufs thunlichst baldiger Entfernung der Sendung aus den Bahnhofsräumen und zur weiteren Verfügung abgegeben werde.

§. 15. Auf militärärztliche Sendungen finden die Bestimmungen der §§. 12, 13, 14 keine Anwendung (vergl. §. 37).

\*) In Folge Hinweisung auf die Verordnung vom 11. Febr. 1860, RGV. 39, betreffend die Ausfertigung der sogenannten Munitionsgelitscheine, §. 10 lit. a der Verordnung vom 1. Juli 1880, RGV. Nr. 79, sind Versendungen der in dem bezogenen Absätze der letzteren Verordnung bedoelten Artikel hinsichtlich der Munitionsgelitscheine die im §. 6 der bezogenen Verordnung begründeten Erleichterungen in Anwendung zu bringen. (PM. 15. Dec. 1884, S. 44202.)

#### IV. Transportmittel.

§. 16. Zur Beförderung explodirbarer Güter dürfen nur gebaute Güterwagen mit dichter Verschalung und gut schließenden Thüren verwendet werden.

Die im Innern der Güterwagen vorstehenden eisernen Nägel, Schrauben, Muttern u. s. w. müssen vor der Verladung in das Holz versenkt, oder mit Holzleisten verkleidet, oder endlich, wenn sie nicht scharf sind, wenigstens mit Badleinwand unter Anwendung von Kleister überdeckt werden.

Der Boden der Güterwagen ist mit wasserdichter Leinwand zu belegen. Etwas vorhandene Fenster sind unter Verschluss zu halten und zu dichten.

§. 17. Zur Verladung explodirbarer Güter sind in der Regel Bremswagen nicht zu verwenden.

Wenn Bremswagen dazu benützt werden müssen, so dürfen deren Bremsen nicht in Wirksamkeit gesetzt werden und darf daher auf diesen Wagen auch kein Organ des Zugbegleitungspersonales seinen Platz einnehmen.

Auch dürfen die Wagen nicht frisch ausgebunden worden sein, oder an der Grenze ihres Benützungsturnus stehen.

§. 18. Dem Schmieren der mit explodirbaren Gütern beladenen Wagen ist eine besondere Aufmerksamkeit zuzuwenden.

#### V. Verladen.

§. 19. Das Verladen explodirbarer Güter soll thunlichst nicht von Gütermagazinen aus, sondern nur auf möglichst abgelegenen Seitengeleisen im Freien bewirkt werden.

Unbetheiligte Personen sind hiebei ferne zu halten.

Mit explodirbaren Gütern gefüllte Gefäße dürfen nie gestürzt, gekollert oder geschoben, auch nicht um einen Stützpunkt auf dem Boden gedreht werden, sie sind vielmehr stets mit großer Vorsicht zu tragen und hauptsächlich vor Stoß zu schützen.

Das Auf-, Ab- oder Umladen der Colli soll womöglich nur bei Tageslicht, bei Dunkelheit aber nur mit Anwendung von Sicherheits- oder solchen Laternen geschehen, deren Glaswände durch Drahtgitter gegen das Brechen geschützt sind.

Das Tabakrauchen in der Nähe solcher Colli ist unbedingt untersagt.

Während der Vorüberfahrt einer Locomotive (§. 31) müssen die Wagenthüren verschlossen gehalten und außerhalb der Eisenbahnwagen befindliche Theile der Sendung mit einer Decke feuersicher geschützt, auch die Verladung unterbrochen werden.

§. 20. Explodirbare Güter dürfen mit anderen Gütern nicht zusammengeladen werden. Concessionirte Sprengmittel dürfen mit anderen explodirbaren Gütern, außer mit Schieß- und Sprengpulver (Schwarzpulver) und Nitrocellulose nicht in Einen und denselben Wagen verladen werden.

Sprengkräftige Bündungen, dann die übrigen explodirbaren Güter sind daher abgefordert zu verladen.

§. 21. Die Fässer und Kisten müssen in den Eisenbahnwagen eine feste Lagerung erhalten, was durch Anwendung von Rohr- oder Strobeden, Reisigpausen, Unterlagshölzern oder Holzleisten zu geschehen hat.



Fässer sind in der Regel parallel zur Bahnachse zu legen; sollten dieselben indessen nur eine Schichte einnehmen, so können sie auch aufgestellt werden; für diesen Fall sind aber zur Verhütung der Reibung festgebundene Reifigpauschen zwischen dieselben einzuschieben.

§. 22. Die Zahl der Fässer und Kisten, welche in einem Wagen verladen werden können, richtet sich nach dessen Raum und Tragfähigkeit; noch dürfen der Sicherheit wegen nie mehr als drei Schichten übereinander kommen und darf ein Wagen überhaupt nur bis zu zwei Dritttheilen seiner Tragfähigkeit beladen werden.

§. 23. Die in der Mitte zwischen den Thüren gelagerten Fässer oder Kisten sind mit Theerplachen oder graphitirter Leinwand zu überbeden; die Thüren sind fest zu verschließen.

§. 24. An den Wagen sind blaugedruckte Zettel zu kleben, welche in großer Schrift den Inhalt angeben.

## VI. Zugformirung.

§. 25. Explosibare Güter sind vom Transport mit Zügen, in welchen Personen befördert werden, gänzlich ausgeschlossen.

§. 26. Die mit explosibaren Gütern beladenen Eisenbahnwagen sind in der Regel in der rückwärtigen Hälfte des Zuges, jedenfalls aber derart anzureihen, daß hinter denselben noch wenigstens drei leere oder mit nicht leicht feuerfangenden Gegenständen beladene gedeckte Wagen folgen; dieselben sind unter sich, sowie mit den vorangehenden und nachfolgenden Wagen fest zu verkuppeln. Nach Wagen, in denen explosibare Artikel in Mengen von nicht mehr als 25 Kilogramm Nettogewicht verladen sind, ist die Einstellung besonderer Schutzwagen nicht erforderlich.

Mit concessionirten Sprengmitteln beladene Wagen dürfen überhaupt nicht in unmittelbarer Verbindung mit anderen, explosibaren oder feuergefährliche Gegenstände enthaltenden Wagen eingestellt werden.

§. 27. Ist die Einreihung der mit explosibaren Gütern beladenen Wagen in der rückwärtigen Hälfte des Zuges nicht thunlich, oder bilden derartige Wagen für sich einen Zug, so müssen nicht nur am Ende desselben, sondern auch hinter der Locomotive drei Sicherheitswagen vorzeichneter Art (§. 26) sich befinden.

§. 28. Es dürfen nicht mehr als 30.000 Kilogramm concessionirte Sprengmittel in einem Zuge befördert werden.

## VII. Vorsichtsmaßregeln in den Bahnhöfen und während der Fahrt.

§. 29. Die mit explosibaren Gütern beladenen Wagen sind in den Stationen möglichst ferne von den Aufnahm- und Wohngebäuden, Magazinen und Heizhäusern und thunlichst nur auf solchen Nebengeleisen aufzustellen, welche selbst im Falle einer falschen Wechsellstellung einen Zusammenstoß mit in Bewegung befindlichen Zügen nicht zulassen.

Dieselben sind außerdem verläßlich bewachen zu lassen.

§. 30. Die Verschiebungen solcher Wagen dürfen nicht durch Laufenlassen und sollen nicht mittelst Locomotiven vorgenommen werden. Dieselben sind zum Verkuppeln mit großer Vorsicht anzuschieben.

Müßte jedoch ausnahmsweise eine Locomotivverschiebung stattfinden, so ist zwischen Locomotive und den zu verschiebenden Wagen mit explosibaren Gütern wenigstens Ein anderer Wagen anzureihen.

§. 31. Das Feuern, Dampsentleeren oder Reinigen der Locomotiven in der Nähe des Verladeplatzes oder der mit explosiblen Artikeln beladenen Wagen darf nur im äußersten Nothfalle stattfinden. Auch soll in der Station das nahe Vorbeifahren und Halten der Locomotiven möglichst vermieden werden.

In oder an den mit explosiblen Artikeln beladenen Wagen darf nicht geraucht werden.

§. 32. In Zwischenstationen ist, wo es der Aufenthalt zuläßt, die Beschaffenheit und der Verschuß der mit explosiblen Gütern beladenen Wagen, sowie deren Verkuppelung, sorgfältig zu untersuchen und haben die Bahnverwaltungen dafür zu sorgen, daß jede unnöthige Ausdehnung des fahrplanmäßigen Aufenthaltes in solchen Stationen vermieden und alles Gefahrbringende nach Möglichkeit beseitigt werde.

§. 33. Eine Umladung von explosiblen Gütern in andere Eisenbahnwagen darf unterwegs nur im Falle unabwieslicher Nothwendigkeit stattfinden. Die Einleitungen und Vereinbarungen der Bahnverwaltungen sind daher nach Möglichkeit derart zu treffen, daß solche Sendungen in denselben Wagen von der Abgabs- bis zur Bestimmungsstation geführt werden.

§. 34. Das Eintreffen eines Pulver-, beziehungsweise Munitionstransportes von über 60 kg Nettohalt per Sendung, oder eines Transportes von concessionirten Sprengmitteln ist von der Abgabestation der Abgabestation entweder unmittelbar oder im Wege der Uebergangsstationen telegraphisch anzukündigen.

Der Empfänger ist von dem Abgange einer derartigen Sendung auf Kosten des Aufgebers durch die Abgabestation telegraphisch in Kenntniß zu setzen.

## **VIII. Abgabe.**

§. 35. In der Bestimmungsstation angelangte Sendungen von explosiblen Gütern sind sofort mittelst Boten oder telegraphisch dem Adressaten zu avisiren und vom letzteren ohne Verzug zu beziehen (vergl. §. 14).

§. 36. Die Ausladung von explosiblen Gütern aus den Eisenbahnwagen geschieht, wenn letztere in der Station bleiben, nach Thunlichkeit erst unmittelbar beim Bezuge derselben und gelten bezüglich des Platzes, an welchem dieß zu erfolgen hat und hinsichtlich der hiebei zu beobachtenden Vorrichtungen die rücksichtlich des Verladens maßgebenden Bestimmungen (vergl. §. 19).

Muß die Ausladung einer Sendung während des Zugsaufenthaltes geschehen, so sind hiebei die durch diese Verordnung vorgezeichneten Vorrichtungen anzuwenden und ist das Gut an einem sicheren Orte, gegen Rasse und Feuergefahr geschützt, zu lagern und bewachen zu lassen.

§. 37. Im Falle des Nichtbezuges von Sendungen explosibler Gegenstände (vergl. §. 14) hat folgendes Verfahren Platz zu greifen;

- a) Sendungen von concessionirten Sprengmitteln und von sprengkräftigen Bündungen, welche durch den Adressaten nach Empfang der Aviso innerhalb der nächsten sechs in die festgesetzte Expeditionszeit, jedoch auch an Sonn- und Feiertagen, fallenden Stunden nicht bezogen werden, sind zum Behufe der thunlichst baldigen Entfernung aus den Bahnhofsräumen und zur weiteren Verfügung in Städten mit eigenen Gemeindestatuten an die Sicherheitsbehörde, außerhalb solcher Städte aber an die Bezirkshauptmannschaft und, wo dieß nicht thunlich ist,

an das nächste Gensdarmariepostencommando nach vorausgegangener Meldung abzugeben;

- b) Sendungen sonstiger explosibarer Güter, welche 24 Stunden nach Avisirung nicht bezogen werden, sind dem Versender auf seine Kosten wieder zurückzustellen, oder es ist, falls die Rücksendung des Gutes binnen 3 Tagen, vom Zeitpunkte des Anlangens in der Bestimmungsstation an gerechnet, wegen Mangels eines geeigneten Zuges nicht stattfinden kann, mit demselben im Sinne des Punktes a) vorzugehen.

Die Bahnverwaltungen sind außerdem berechtigt, für derlei Sendungen nach Ablauf der obigen 24 Stunden ein erhöhtes Lagergeld zu erheben.

- c) Handelt es sich um eine militärische Sendung, so ist, nachdem im Sinne der vorstehenden Bestimmungen für die vorläufige Sicherung derselben Vor Sorge getroffen wurde, von dem Verbleiben einer solchen Sendung die aufgebende Militärbehörde telegraphisch in Kenntniß zu setzen.

## IX. Schlußbestimmungen.

§. 38. Wer unter falscher oder ungenauer Declaration explosibare Güter zur Beförderung aufgibt, oder die als Bedingung für deren Annahme vorgeschriebenen Sicherheitsmaßregeln außer Acht läßt, oder nicht um Transporte auf Eisenbahnen behördlich zugelassene derlei Artikel öffentlich zur Aufgabe bringt, hat neben den durch das Strafgesetzbuch oder durch specielle Verordnung festgesetzten Strafen, auch wenn ein Schaden nicht eingetreten ist, für jedes Kilogramm des Bruttogewichtes solcher Versandtstücke eine schon durch die Auslieferung verwirkte Conventionalstrafe von 6 fl. zu erlegen und haftet außerdem für allen etwa entstehenden Schaden.

Die Conventionalstrafe kann nach dem Befinden der Umstände von dem Versender oder dem Empfänger des Gutes eingezogen werden.

§. 39. Diese Verordnung tritt mit 1. August 1880 in Wirksamkeit.

Durch dieselbe werden jene einschlägigen früheren Verordnungen, welche in einem besonderen Erlasse bekannt gegeben werden, außer Wirksamkeit gesetzt.

§. 40. Der königlich ungarische Communicationsminister, mit welchem ich dießfalls das Einvernehmen gepflogen habe, trifft unter Einem die gleiche Anordnung für die Eisenbahnen der Länder der ungarischen Krone.

Durch diese Verordnung wird der Finanzministerialerlaß vom 4. Juli 1860, Z. 34242—566, betreffend die ausnahmsweise Beförderung von Zündhütchen mit Personenzügen, nicht berührt und haben die dießfälligen Vorschriften in analoger Weise auch auf Patronenhülsen mit Zündvorrichtungen Anwendung zu finden.

Unter „Zündhütchen“ sind Sprengkapseln und elektrische Minenzündungen nicht inbegriffen und wurden diese Artikel aus diesem Grunde auch laut Verordnung des Handelsministeriums vom 30. November 1879, Z. 36508, vom Posttransporte ausgeschlossen.

Mit Beziehung auf den §. 1 der Verordnung vom 1. Juli 1880 wird den Verwaltungen eröffnet, daß unter den darin behandelten „concessionirten Sprengmitteln“ jene Sprengmittel verstanden sind, welche in der Anlage D zum §. 48 des Betriebsreglements, Punkt I, als dem Schwarzpulver ähnliche oder dem Dynamit ähnliche, in Oesterreich und Ungarn *speciell zugelassene Sprengmittel* bezeichnet sind. Was die *Tarif-*  
*Ges. Sig. XVII. Eisenbahngesetz.*

## 386 Transport von Petroleum u. Celluloidgegenständen.

frage anbelangt, so wird in Berücksichtigung der beim Transporte von explosiblen Gütern den Bahnverwaltungen faktisch erwachsenden besonderen Auslagen denselben für den Civilgüterverkehr die Einhebung des doppelten Satzes der Normalclasse I zugestanden, und werden dieselben ferner ermächtigt für die laut §. 35 der neuen Verordnung vorzunehmende Abisirung der in den Bestimmungsstationen angelangten Sendungen durch Boten die gleiche Gebühr, wie für die Zustellung von Telegrammen zu erheben. (SM. 1. Juli 1880, B. 17454, GB. 1880 : 79.)

## Transport von Petroleum und Celluloidgegenständen.

§. 3. Beim Transporte auf Eisenbahnen ist Folgendes zu beobachten:

1. Die Beförderung darf nur mit den Güterzügen und zwar auf den dem letzten Wagen zunächst vorgereihten Wagen geschehen.

2. Wagen, in welchen Mineralöle verladen werden, dürfen keine beleuchteten Laternen haben, und es dürfen auf diesen Wagen andere leicht brennbare oder explosiblen Gegenstände nicht beladen werden.

3. Mit Mineralölen beladene Wagen dürfen in bedeckten Räumen nicht aufgestellt werden.

Dieselben sind auf beiden Seiten mit Zetteln, auf welchen das Wort „feuergefährlich“ deutlich zu lesen ist, zu versehen.

4. Mineralöle dürfen nicht in Magazinen und nur an solchen Plätzen außerhalb derselben, wo andere brennbare Stoffe nicht in der Nähe sind, aus- oder eingeladen oder gelagert werden.

Während dieser Arbeiten und auf den Plätzen, wo Mineralöle gelagert sind, darf kein Licht in die Nähe gebracht und Tabak nicht geraucht werden.

5. Die zur Abgabe eingelangten Mineralöle sind vom Adressaten ohne Verzögerung zu beziehen. (Staatsministerium 17. Juni 1865, RGW. Nr. 40.)

Ich gestatte den Transport von Petroleumsendungen mit gemischten Zügen, auf allen jenen österreichischen Bahnen oder bestimmten Linien derselben, auf welchen und insoweit wegen Geringfügigkeit des Frachtenverkehrs im Allgemeinen und der zur Aufgabe gelangenden Petroleumsendungen insbesondere ein abgesonderter Lastzugsverkehr nicht eingeführt werden kann, unter der Bedingung, daß:

1. mit einem Zuge nicht mehr als höchstens 3 mit Petroleum beladene Wagen befördert werden,

2. die mit Petroleum beladenen Wagen, im rückwärtigen Theile, jedoch nicht als die letzten des Zuges eingereiht werden, stets hinter die Personenwagen zu stehen kommen, und von diesen mindestens durch 3 Wagen, welche jedoch nicht mit feuergefährlichen oder leicht entzündbaren Gegenständen (z. B. Heu, Stroh etc.) beladen sein dürfen, getrennt sind, und

3. die mit Petroleum beladenen Wagen unter keinen Umständen mit Bremsern besetzt werden.

Die übrigen Bestimmungen des Handelsministerialeslasses vom 26. November 1864, B. 5083—476 und der Verordnung vom 17. Juni 1865, RGW. Nr. 40, betreffend die Beförderung von Petroleum, bleiben aufrecht. (SM. 29. Juni 1873, B. 21516, GB. 1873 : 79.)

# Behnter Abschnitt.

---

## Sanitätsvorschriften für den Eisenbahnverkehr.

### I. Vorschriften zur Verhütung der Verschleppung von Thierkrankheiten.

1. Gesetz vom 19. Juli 1879, RGZ. Nr. 108, betreffend die Verpflichtung der Desinfection bei Viehtransporten auf Eisenbahnen und Schiffen. \*)

Mit Zustimmung beider Häuser des Reichsrathes finde ich anzuordnen, wie folgt:

§. 1. Die Eisenbahnverwaltungen sind verpflichtet, jeden Eisenbahnwagen, in welchem Wiederkäuer, Schweine, Pferde, Esel und Maulthiere befördert worden sind, einem Desinfectionsverfahren zu unterziehen, das nach jedesmaligem Gebrauche sofort anzuwenden und geeignet ist, die dem Wagen etwa anhaftenden Ansteckungstoffe unwirksam zu machen.

---

\*) In Ungarn ist die Desinfection durch Gesetzartikel XX vom Jahre 1874, die Handelsministerialverordnung vom 20. Jänner 1875, Z. 1064, ferner noch insbesondere durch den Generalinspectionserlaß vom 31. Juli 1879, Z. 6009, und die Erlässe des königl. ungar. Communicationsministers vom 28. Juni 1880, Z. 9700, und vom 25. October 1881, Z. 32731, geregelt.

Der Verein deutscher Eisenbahnverwaltungen hat im Jahre 1880 eine Zusammenstellung der im Gebiete des Vereins bestehenden gesetzlichen u. Bestimmungen über die Beseitigung von Ansteckungstoffen bei Viehbeförderung auf Eisenbahnen und der hiezu erlassenen Ausführungsbestimmungen veröffentlicht, zu welcher im April 1882 der erste Nachtrag erschienen ist.

Vor bewirkter Desinfection dürfen solche Wagen zu keinerlei Verfrachtung benützt werden.

Ebenso sind nach jedesmaligem Gebrauche die bei der Beförderung der Thiere zum Füttern, Tränken, Befestigen oder zu sonstigen Zwecken benützten Geräthschaften zu desinficiren.

Beim Herrschen ansteckender Thierkrankheiten sind die Eisenbahnverwaltungen von der politischen Landesbehörde zu verpflichten, auch die Desinfection der beim Ein- und Ausladen von Thieren betretenen Treppen, sowie auch der Rampen, Ein- und Auslade- und Viehauftriebplätze der Eisenbahnen nach jedesmaliger Benützung vorzunehmen.

§. 2. Der Dünger und die Streumaterialien, die auf den Wagen, Treppen, Standorten sich vorfinden, sind zu sammeln und sogleich zu desinficiren, wenn nicht in Anwendung der Thierseuchengesetze deren Vernichtung stattzufinden hat.

Zur Fortschaffung des desinficirten oder des zur Vertilgung bestimmten Düngers und Streumaterials dürfen Kinderbespannungen nicht verwendet werden.

§. 3. Die Verpflichtung zur Vornahme der Desinfection der Eisenbahnwagen und sonstigen Geräthe und Gegenstände obliegt derjenigen Eisenbahnverwaltung, in deren Bereich das Ausladen der Wagen stattfindet.

Erfolgt letztere im Auslande, so ist nach Rückkehr der Wagen jene Eisenbahnverwaltung zur Desinfection verpflichtet, deren Bahn im Geltungsgebiete dieses Gesetzes zuerst berührt wird, ausgenommen den Fall, daß bereits im Auslande die vorschriftsmäßige Desinfection vorgenommen wurde und hierüber vertrauenswürdige Nachweise vorliegen.

Die Desinfection, beziehungsweise Vertilgung des Düngers und der Streumaterialien, ist von jener Eisenbahnverwaltung zu bewirken, in deren Bereiche sie vorkommen.

§. 4. Zur Vornahme der Desinfection der benützten Eisenbahnwagen werden von dem Handelsministerium nach Vernehmen der Bahnverwaltungen Stationen bestimmt, nach welchen die Wagen von jenen Ausladungsorten, wo die Desinfection nicht durchgeführt werden kann, ohne Verzug zu bringen und dem vorgeschriebenen Verfahren zu unterziehen sind.

§. 5. Die Eisenbahnverwaltungen sind berechtigt, für die mit der Ausführung der Desinfection, beziehungsweise

ertilgung verbundenen Kosten eine Gebühr zu erheben, deren Höhe von dem Handelsministerium nach Vernehmen der Eisenbahnverwaltungen von Zeit zu Zeit bestimmt und benannt gemacht wird.

Die beantragte Herabsetzung der Desinfectionsgebühr für einen vier-rädrigen Wagen von fl. 3.— auf fl. 2.55 kr. und die verhältnismäßige Regulirung der übrigen Desinfectionsgebühren erscheint nicht hinreichend, um den gerechten Klagen über die Höhe dieser Gebühren abzuhehlen.

Ich finde mich daher bestimmt, nach Maßgabe der auf den Linien der Direction für Staatseisenbahnbetrieb gewonnenen Erfahrungen und nach gepflogenen Einvernehmen mit der kgl. ungarischen Regierung auf Grund des §. 5 des Gesetzes vom 19. Juli 1879, RGZ. Nr. 108, die Eisenbahnwagen-Desinfectionsgebühren, in Abänderung des Erlasses vom 20. November 1879, B. 27821 (Centralblatt Nr. 133 ex 1879), mit Wirksamkeit vom 1. März 1883 bis auf Weiteres, wie folgt festzusetzen:

1. Für Sendungen von Wiederläuern und Borstenvieh, sowohl in Wagenladungen, als auch bei nur theilweiser Ausnützung des Wagens mit Großhornvieh, ferner mit mindestens 4 Stück Kälbern, Schafen, Lämmern, Ziegen oder Schweinen; dann für Sendungen von Pferden, Maulthieren und Eseln ohne Unterschied der Menge:

- a) Für einen vierrädrigen gewöhnlichen Wagen oder für die Benützung nur einer Etage eines Stagewagens . . . . fl. 1.50,
- b) für einen achträdrigen gewöhnlichen Wagen, dann für einen Stagewagen, bei Benützung beider Etagen, inclusive der Trommel . . . . fl. 2.50,
- a) Bei Verladung von nur einem bis inclusive 3 Stück Kälbern, Schafen, Lämmern, Ziegen oder Schweinen per Stück . . fl. —.40,
- b) bei Versendung von Schweinen, Ferkeln, Lämmern, Ziegen zc. in Körben, Kästen, Steigen zc. per Stück 5 kr. und mindestens 20 kr. per Sendung.\*)

3. Für Sendungen thierischer Rohproducte 2 kr. per 100 kg bei Berechnung einer Minimalgebühr von 20 kr. per Sendung und einer Maximalgebühr von fl. 1.50 per Wagenladung.

Für den Fall endlich, daß Versender von Thieren rücksichtlich der ihnen beigegebenen, von der Eisenbahn bereits desinficirten Wagen eine nochmalige Desinfection beanspruchen, derselbe Betrag, der nach obigem Punkte 1 sub a) und b) ausgeworfen wurde. Von diesen tarismäßigen Desinfectionsgebühren ist auch die Desinfection der Vieh-Ein- und Ausladeplätze, Treppen, Rampen zc. zu bestreiten und daher die Einhebung einer abgeordneten Gebühr hiefür unzulässig.

Die Einhebung einer Desinfectionsgebühr ist nicht per Bahn-, sondern per Beförderungstrecke zu verstehen, wonach bei Umladungen, welche von der Bahn abhängen und keineswegs durch die Partei verschuldet sind, diese Desinfectionsgebühr thatsächlich nur einmal zur Einhebung gelangen darf.

Sollten für einzelne Relationen oder Verkehre den Parteien etwa weitergehende Begünstigungen zugestanden sein, so dürfen dieselben nur mit h. ä. Genehmigung wieder aufgehoben werden. (SM. 12. Februar 1883, B. 4884, GB. 1884 : 26.)

**§. 6.** Die Eisenbahnverwaltungen sind verpflichtet, den ersendern der in §. 1 genannten Thiere zu gestatten, die

\*) Diese Gebühr wurde mit SM. Erl. v. 15. März 1883, B. 9243, gesetzt.

bereits von der Eisenbahnverwaltung desinficirten Wagen auf eigene Kosten einer nochmaligen vorschriftsmäßigen Desinfection zu unterziehen.

Eine solche Desinfection muß jedoch innerhalb der von der Eisenbahnverwaltung bestimmten Zeit ausgeführt werden.

Die Kosten, welche aus dem hiedurch verursachten längeren Aufenthalte der Wagen erwachsen, fallen dem Besender zur Last.

**§. 7.** Die Bestimmungen der §§. 1, 2 dieses Gesetzes haben auch für Transporte mittelst Schiffen rüchichtlich jener Räume, welche zur Unterkunft der Thiere benützt oder von denselben betreten werden, analoge Anwendung zu finden.

Die Desinfection der Schiffe und der im §. 1 angeführten Geräthschaften hat sogleich nach Löschung der Fracht zu geschehen.

Eine im Auslande vorgenommene Desinfection kann nur dann die fürs Inland vorgeschriebene ersetzen, wenn glaubwürdige Nachweisungen vorliegen, daß dieselbe vorschriftsmäßig bewirkt wurde.

Die Verpflichtung zur Vornahme der Desinfection obliegt dem Schiffsführer, beziehungsweise der Transportunternehmung.

**§. 8.** Die Desinfection der zum Transporte thierischer Rohproducte benützten Eisenbahnwagen und Schiffe hat einzutreten nach jedesmaliger Beförderung von

- a) trockenen oder nur einer vorläufigen Bearbeitung unterzogenen thierischen, insbesondere von Wiederfläuern stammenden Rohproducten aus seuchenfreien Gegenden eines von der Rinderpest verseuchten Landes;
- b) von Fleisch und Häuten, eventuell von anderen thierischen Theilen aus Schlachthäusern an der Grenze;
- c) von Fleisch und Häuten, welche von Rindern, Schafen, Ziegen herrühren, die wegen Rinderpest oder Lungenseuchenverdacht getödtet und gesund befunden, oder die, ohne rinderpestverdächtig zu sein, in einem verseuchten Orte oder in einem Seuchenbezirke geschlachtet worden sind.

Die Art des der Transportunternehmung zu liefernden Nachweises der unter a, b, c bezeichneten Umstände wird im Verordnungswege bestimmt. Auch wird im Verordnungswege festgesetzt, inwieferne Verpackungsmittel zu desinficiren oder zu vernichten sind.



§. 9. Die Werkzeuge und Geräthe, welche behufs der Ausführung der Desinfection benützt werden, sind gleichfalls zu desinficiren.

Ebenso haben die sich hiebei verwendeten Personen einer Reinigung zu unterziehen.

§. 10. Die Desinfection ist unter sachverständiger Auf-  
sicht vorzunehmen und behördlich zu überwachen. Das Des-  
infectionsverfahren wird im Verordnungswege bestimmt.

§. 11. Im Falle die vorgeschriebene Desinfection nicht  
richtig ausgeführt, unterlassen, oder die Vornahme verweigert  
ist dieselbe auf Kosten und Gefahr der Transportunter-  
nehmer von Amtswegen zu bewirken.

§. 12. Wer die ihm bezüglich der Anordnung, Ueber-  
wachung oder Ausführung einer Desinfection obliegenden  
Pflichten nicht erfüllt, wird nach den Bestimmungen  
des Rinderpestgesetzes bestraft.

Die Geldstrafen fließen in den Staatschatz.

§. 13. Die Wirksamkeit dieses Gesetzes beginnt binnen  
14 Tagen nach der Kundmachung desselben. Mit diesem  
Tage treten die bisherigen, den Gegenstand dieses Gesetzes  
betreffenden Vorschriften außer Kraft.

§. 14. Die Minister des Innern, der Justiz und des  
Ausschusses sind mit der Vollziehung dieses Gesetzes beauftragt  
und ermächtigt, die zur Durchführung desselben erforder-  
lichen Verordnungen je nach ihrem Wirkungskreise zu erlassen.

Gesetz vom 29. Februar 1880, RGZ. Nr. 35,  
betreffend die Abwehr und Tilgung ansteckender Thierkrank-  
heiten.

(Auszug, enthaltend die die Eisenbahnen betreffenden Bestimmungen.)

Vorschriften beim Transporte auf Eisenbahnen  
und Schiffen.

§. 10. Bei Beförderung von Wiederkäuern auf Eisen-  
bahnen und Schiffen ist Folgendes zu beobachten:

1. Die Transporte sind beim Ein- und Ausladen an  
dort bestimmten Stationen von Thierärzten oder sonstigen  
sachverständigen zu untersuchen.

2. Die Ausladung der Thiere darf — Nothfälle aus-  
genommen — nur am Bestimmungsorte erfolgen.

3. Schlachtvieh darf nicht gemeinschaftlich mit Zucht- oder Nutzvieh zur Versendung gebracht und auch nicht in demselben Eisenbahnwagen oder auf demselben Schiffe verladen werden.

4. Aus einem fremden Lande eingeführtes Schlachtvieh darf nicht mit einheimischen Wiederkäuern in demselben Zuge oder auf demselben Schiffe verladen werden.

Die Ein- und Ausladestationen für Transporte von Wiederkäuern auf Eisenbahnen sind von der politischen Landesbehörde, und zwar auf den von Privatverwaltungen betriebenen Bahnlinien nach mit der Generalinspection der österreichischen Eisenbahnen, auf den der Generaldirection der österreichischen Staatsbahnen unterstehenden Bahnlinien nach mit dieser Generaldirection gepflogenen Einvernehmen zu bestimmen. Derselbe Vorgang ist vor der in Aussicht genommenen Auflassung einer bestehenden Ein- und Ausladestation einzuhalten. Die politische Landesbehörde hat auch die zur Untersuchung der Thiere berufenen Organe zu bestellen. (Bd. d. Min. des Inn., der Justiz, des Ackerb. u. Handels v. 16. Sept. 1885, RGZ. Nr. 38.)

### 3. Gesetz vom 29. Februar 1880, RGZ. Nr. 37, betreffend die Abwehr und Tilgung der Rinderpest.

(Auszug, enthaltend die den Eisenbahntransport betreffenden Bestimmungen.)

#### Beförderung auf Eisenbahnen.

§. 10. Die Eisenbahnverwaltungen dürfen innerhalb des im §. 9 bezeichneten Grenzgebietes Wiederkäufer zur Weiterbeförderung nur auf bestimmten Eisenbahnstationen und auf Grund vorschriftsmäßig ausgestellter Viehpässe übernehmen.

Gegen die Beschränkung des Verkehrs mit thierischen Rohproducten aus seuchenfreien Gegenden eines von der Rinderpest verseuchten Landes oder insoferne deren Transport überhaupt zulässig ist, der aus Seuchenorten oder Seuchenbezirken stammenden derlei Producte auf bestimmte Tage und Züge, waltet insoferne es sich nicht um Transporte von Fleisch oder sonstigen Artikeln des täglichen Bedarfes handelt, unter der Voraussetzung im Principe kein Anstand ob, daß diese Beschränkung mit den Bedürfnissen des Verkehrs im Einklang bleibe.

Die Entscheidung hierüber wird, wenn nicht für derlei Verhältnisse schon im Voraus im Einverständnisse mit der Generalinspection bestimmte Züge designirt werden, durch die genannte Behörde von Fall zu Fall beim Einleiten solcher Verhältnisse erfolgen. (S. 18. Jänner 1880, S. 39, GB. 1880: 11.)

#### Verlautbarung des Seuchenausbruches.

§. 22. Der Ausbruch der Rinderpest ist in den Landessprachen kundzumachen.

Die politische Bezirksbehörde hat denselben in ihrem Bezirke zu verlautbaren und hievon die benachbarten politischen Bezirke, in den Küstenländern auch die Sees sanitätsbehörden, zu gleichem Zwecke zu verständigen.

Eine solche Verständigung hat auch an solche Gemeinden zu erfolgen, nach welchen eine Verschleppung des Ansteckungstoffes möglicherweise stattgefunden haben konnte; insbesondere der verseuchte Ort nicht über 75 Kilometer von der Reichsgrenze entfernt liegt, ist auch die zuständige Behörde des benachbarten Staatsgebietes von dem Seuchenausbruche in Kenntniß zu setzen.

Die politische Landesbehörde hat die Verlautbarung des Seuchenausbruches in ihrem Verwaltungsgebiete zu veranlassen und hievon auch die benachbarten politischen Landesbehörden, namentlich der Küstenländer auch die Seebehörde in Triest, wie jene Verwaltungsgebiete zu verständigen, mit welchen in bedeutender und directer Verkehr aus den verseuchten Gegenden stattfindet.

Bei Minderpestfällen der im §. 33 bezeichneten Art hat die Verständigung nach allen Richtungen zu erfolgen, namentlich welcher die Gefahr der Verschleppung angenommen werden kann.

Sämmtliche Anzeigen und Verlautbarungen über Minderpestausbrüche sind sofort zu bewirken und durch die politische Landesbehörde dem Ministerium des Innern unverzüglich in Kenntniß zu bringen.

## Verordnung der Ministerien des Innern, der Justiz, des Ackerbaues und des Handels vom 12. April 1880, MGB. Nr. 38.

Zu §. 10. Die Landesbehörde hat im Einvernehmen mit der Generalinspektion der österreichischen Eisenbahnen die Eisenbahnstationen zu bestimmen, auf welchen die Verladung von Wiederfäuern stattfinden kann.

# Elfter Abschnitt.

## Tarifvorschriften.

### I. Genehmigung und Bekanntmachung der Tarife.\*)

Nach §. 4, 5, 7 der Eisenbahnbetriebsordnung vom Jahre 1851 sind die Eisenbahnunternehmungen verpflichtet, ihre Fahrordnungen und Tarife zu publiciren.

In Bezug der Personentarife haben die Bahnunternehmungen in anerkennenswerther Weise stets für eine genügende Publicität Sorge getragen.

Die Publication der Güterfrachtentarife hat aber bisher nur in sehr eingeschränkter, den Bedürfnissen des Publikums nicht völlig entsprechender Weise stattgefunden, indem die Reglements, die allgemeinen wie Specialfrachtentarife ausschließlich nur durch die Bureau der Gesellschaft zu beziehen waren und außerdem erst in jüngster Zeit Fälle vorgekommen sind, daß solche Specialtarife nicht ausnahmslos an Jedermann unentgeltlich verabfolgt wurden.

Es scheint aber eben so sehr im Interesse der Eisenbahnunternehmungen selbst, wie im Interesse des verfrachtenden Publikums zu liegen, daß Jedermann die Möglichkeit geboten werde, sich diese Publicationen jederzeit auf eine bequeme, wenig zeitraubende Weise zu verschaffen, weil dadurch zahlreiche nachträgliche Reclamationen bei Frachtverrechnungen am leichtesten vermieden werden dürften.

Am einfachsten wäre es, wenn die Eisenbahnunternehmungen ihre Reglements, die allgemeinen, wie die Specialtarife, ebenso wie bisher die Personentarife und Eisenbahncoursbücher den Zeitungsverkäufern in den Bahnhöfen in Commission geben würden.

Um das Publikum beim Ankauf dieser Drucksorten vor Uebervorteilung zu schützen, empfiehlt es sich, den Verkaufspreis jedem Exemplar beizudrucken.

---

\*) Bezüglich der Kundmachung der Tarife und Tarifänderungen sieht auch die §§. 4, 5 und 7 der Betriebsordnung, E. 144 u. ff.

o scheint es wünschenswerth, bei Publicationen von neuen gleichzeitig Bezugsort und Preis beizubringen. (HM. 30. Octbr. 1868, GB. 1868 : 47.)

Verwaltung wird über Ersuchen des Reichskriegsministeriums, künftighin von den jeweilig erscheinenden allgemeinen und Besonderen und den Nachträgen hiezu, sowie von jedem Specialtarife, obgleich in Buch- oder Placatform erscheinen, nebst der bisher vorliegende mehrere Exemplare an das Reichskriegsministerium auch zwei Exemplare an die in einem räumlich getrennten Amtlocale der k. k. Reichsrechnungsbuchabtheilung desselben zu übermitteln. (HM. 1. Decbr. 1875, B. 28953, GB. 1875 : 140.)

Bei der Behandlung von Tarifangelegenheiten eine Vereinfachung und Abkürzung herbeizuführen, finde ich die Beurtheilung und die Befolgung der Vorschriften in Tarif- und im Zusammenhange stehenden Angelegenheiten, beziehungsweise deren Genehmigung, wo die Staatsverwaltung concessionmäßig vorbehalten ist, der Generalinspektion in eigenen Wirkungskreise als erster Instanz zu übertragen. Die Entscheidung über einzelne Fragen principieller Natur bleibt, wie bisher, dem Handelsministerium vorbehalten.

Die Generalinspektion der Eisenbahnverwaltung durch eine Verfügung der Generalinspektion beschwert erachten, so steht es ihr frei, binnen vier Wochen nach dem Empfange derselben eine Vorstellung an das Handelsministerium zu richten.

Die Ausführung dieser Anordnung sind vom 20. Mai 1876 angeordnete Tarifvorlagen, insofern sie sich nicht auf Fragen principieller Natur beziehen, unmittelbar an die Generalinspektion zu richten, und ist die Ausführung zu beobachten:

Die Uebersendung der Vorlagen hat zu einem solchen Zeitpunkte zu geschehen, daß deren Prüfung bezw. Genehmigung noch vor der Veröffentlichung der Vorlagen anstandslos erfolgen kann. Bei Angelegenheiten von Verbandsverkehren hat die Vorlage durch die Generalinspektion an die einzelnen Verbände hiezu bestimmte Verwaltung zu geschehen.

Die Tarife, Tarifnachträge und einschlägigen Rundmachungen sind in der Regel im Entwurfe oder Probeabdrucke einzureichen.

Entwürfe und Probeabdrücke sind jedesmal zwei Exemplare, von denen dann eines der überreichenden Verwaltung signirt zurückzugeben, von definitiven Abdrücken jedoch fünf Exemplare in Vorlage zu bringen.

Die Nachbarn-, directen und Verbandstarifen sind auch die bezüglichen Tabellen in je zwei, beziehungsweise fünf Exemplaren anzuschließen. Die dies bei Uebersendung der Tarife nicht thunlich sein, so sind sofort nach deren Erstellung nachzutragen.

Bei neu eingeführten Tarifen, sowie bei proponirten Tarifänderungen im Sinne des Punktes 8 des Handelsministerialeslasses vom 1875, B. 15386, dessen Bestimmungen überhaupt vollinhaltlich zu befolgen, jedesmal die Grundlage derselben zu skizziren, und die Gründe anzudeuten, welche zu einer Ermäßigung oder Erhöhung der Tarife Anreize gegeben haben.

Bei den Conferenzen und Commissionen in Tarifsachen, welche zwischen den Verbänden oder zum Zwecke der Erstellung von Verbands-, oder Nachbarnstarifen mit auswärtigen Bahnverwaltungen abgehalten werden, sind die Protokolle sofort nach ihrer Vervielfältigung in mehreren Exemplaren an die Generalinspektion der österr. Eisenbahnen ein-

5 Tarifbestimmungen können, falls keine besonderen Anordnungen, in der Form von nachstehenden Bestimmungen über den Restwert zu den folgenden Tarifen hinaus gegeben werden.

[illegible][illegible]

4. Zoniert auf neuen Territorien nach Fortwunderdränge als auch zu den  
entsprechenden Bestimmungen sind als zum Territorien nach Fortwunderdränge  
Istern und Hagl sowie alle ihre Fortwunderdränge genau angegeben,  
welche hierdurch aufgehoben werden.

Wird er auf demselben (Horn) der Wind von Norden und der Süd-  
 we Übergang fort zu haben, so wird es, so wird es.

7. zur Unterbreitung des Maßnahmenplans der erkrankten Berufe I vom Jahre 1934: Unterbreitung der Maßnahmen bei im Jahre 1934 als Erkrankter in ihrem Berufe eingetragenen Tarifunterbreitungen und als Erkrankter in den Jahren 1934 und folgenden Jahren, nach der Befreiung von Tarifunterbreitungen - ebenfalls ein Arbeitsjahr - als Generalinfektion einzurechnen.

2. Eine geringfügige Verrobbung wurde bei Kontrollauftritt  
erfolgt. Vom 1. März 1973, 3. 200.000, vom 2. Februar 1973, 3. 200.000, vom 31. März 1974, 3. 1971, vom 2. August 1974, 3. 200.000, vom 2. August 1974, 3. 200.000, vom 22. Februar 1975, 3. 200.000, vom 13. September 1975, 3. 200.000, vom 11. Juli 1970, 3. 200.000, vom 11. April 1974, 3. 2510-II aufgehoben.

[illegible][illegible]

und zwar nach demselben, anzuordnen, daß bei Vertheilung der  
unbilingu derselben nicht  
Anschlag in den Staaten  
i Tarife im Urtumder p  
zum gleichen Termine  
r bei den herrschen  
r Verwaltung der G  
n halten, außerdem aber  
der Vertheilung in  
nicht-beruht auf  
e Kasse, von der  
vertheilung der

Aufhebung desselben um die Zeit der Verzögerung anzuordnen. (Z. 6. Dezember 1876, Z. 31434, GB. 1876 : 139.)

Ich ersuche die Verwaltungen, die Verfügung treffen zu wollen, daß seit es nicht ohnehin schon geschehen sollte, sämtliche Handels- und erbelammern, deren Bezirke die dortigen Linien durchziehen, von den Interessen ihrer Bezirke berührenden Tarifen und Tarifsnachträgen in Exemplar zugemittelt erhalten. (GM. 26. Oct. 1877, Z. 30940, 1877 : 127.)

Die Verwaltungen werden aufgefordert, Berichtigungen von Tarifen, je nicht etwa gleichzeitig mit dem Tarife selbst zur Ausgabe gelangen, derselben Weise, wie dieß rücksichtlich der Tarifänderungen mit Handelsministerialerlaß vom 6. December 1876, Z. 31434, vorgeschrieben wurde, nur mittelst Annoncen in öffentlichen Blättern und durch Anschlag an Stationen, sondern auch als eigentlichen Tarifnachtrag, und zwar sich hieraus ergebenden civilrechtlichen Consequenzen wegen, gegebenenfalls, unter ausdrücklicher Hervorhebung des unterlaufenen Irrthumes (Rechnungsfehlers oder Berechnungsfehlers) und unter Anführung des Tages der Veröffentlichung bekannt zu machen. (GZ. 22. Jänner 1880, Z. 11615, 1880 : 16.)

Die Generalinspektion der österreichischen Eisenbahnen hat in Erwägung gebracht, daß bei einigen Bahnverwaltungen die Ansicht zur Geltung gelangte, das Uebertragen billigerer offizieller oder im Betätigungsweg zugestandener und publicirter Taren von Concurrenzen auf die eigene Route könne einfach im Instructionswege eingeführt als Portorestitution behandelt werden, ohne daß hiefür fallweise specielle Genehmigung eingeholt, beziehungsweise hievon Anzeigeattet werde, und brauche diese Maßregel überhaupt nicht veröffentlicht werden.

Den Bahnverwaltungen wird sohin zur Wissenschaft und Darnachsetzung eröffnet, daß der Eingang bezeichnete unstatthafte Vorgang bei Uebertragungen in Zukunft nirgends mehr Platz zu greifen hat, denn letztere je nach ihrer Natur entweder als Tarifmaßnahmen oder als Bonifikationen vorschriftsmäßig durchzuführen kommen. (GZ. December 1881, Z. 15539, GB. 1881 : 149.)

In theilweiser Abänderung des h. o. Erlasses vom 13. Mai 1876, 4178, wird hiemit angeordnet, daß, insoferne es sich um den Definitivausdruck handelt, in Zukunft die Tarifvorlagen, welche sich auf den Güterverkehr beziehen, bloß in 3 Exemplaren, jene Vorlagen hingegen, welche auf den Personen- und Gepäckverkehr beziehen, in je 4 Exemplaren an die Generalinspektion der österreichischen Eisenbahnen einzusenden sind. (Z. 10. Juli 1882, Z. 22117, GB. 1882 : 83.)

Die Verwaltungen werden verständigt, daß in allen Fällen, in welchen Vereinbarung wegen der Vorlage eines Verbandtarifes nicht getroffen, eine solche nicht anher bekannt gegeben wurde, im Sinne des Generalinspektionserlasses vom 11. April 1874, Z. 2510 (GB. Nr. 43) die auf dem bezüglichen Tarife erstgenannte Verwaltung als die von übrigen zur Vorlage delegirte hieramts angesehen werden wird. (GZ. April 1885, Z. 5452/III, GB. 1885 : 51.)

Jede theilweise Aufhebung eines Tarifes durch einen neuen Tarif nicht bloß auf dem Titelblatte dieses neuen Tarifes ersichtlich zu machen, sondern es ist auch in einem gleichzeitig hinauszugebenden Nachtrage zu dem alten Tarife dieser Aufhebung präciser Ausdruck zu geben, es keineswegs die Angabe genügt, daß „die bezüglichen Frachttarife“ aufgehoben werden, sondern es müssen genau die Frachtsätze, welche

aufgehoben werden, unter Angabe der betreffenden Seitenzahlen des Tarifes oder Nachtrages bezeichnet erscheinen.

Bei Aufhebung eines größeren Theiles des Tarifes, oder falls theilweise Aufhebungen schon vorangegangen wären, ist in dem Nachtrage auch anzugeben, welche Theile noch in Kraft bleiben.

Sobald ein solcher, theilweise bereits aufgehobener Tarif durch einen neuen Tarif gänzlich außer Kraft treten sollte, ist auf dem Titelblatte des neuen Tarifes diese gänzliche Aufhebung ausdrücklich anzugeben, und genügt es daher keineswegs, wenn wie bisher, nur die Aufhebung des noch bestandenen Tarifrestes zum Ausdrucke gelangt. (GZ. 5. Jänner 1886, Z. 16815.)

## II. Meritorische Vorschriften über Tarife.

### A. Personentarife.

Gesetz vom 15. Juli 1877, RGZ. Nr. 64.

Mit Zustimmung beider Häuser des Reichsrathes finde ich anzuordnen, wie folgt:

Art. I. Für die Regelung der Personentarife auf den innerhalb des Gebietes der im Reichsrathe vertretenen Königreiche und Länder befindlichen Eisenbahnen haben nachstehende Bestimmungen zu gelten:

Als Maximaltarif für den Personentransport wird festgesetzt, und zwar:

	per Person und Kilometer
Für die I. Classe . . . .	5.0 kr.
" " II. " . . . .	3.6 "
" " III. " . . . .	2.4 " ö. W. in Silber.

Bei Eilzügen dürfen diese Tariffätze um 20% erhöht werden, wenn dieselben nicht bloß Waggon erster Classe führen und wofern die durchschnittliche Geschwindigkeit dieser Züge (incl. der Aufenthalte in den Stationen) auf jenen Strecken, wo keine Steigungen von 15 pro mille und darüber vorkommen, mindestens 37 Kilometer, auf den Strecken mit Steigungen von 15 pro mille bis exclusive 25 pro mille aber mindestens 24 Kilometer per Zeitstunde beträgt.

Auf Strecken mit noch stärkeren Steigungen ist die Geschwindigkeit der Schnellzüge von dem Handelsminister zu bestimmen.

Für gemischte Züge sind obige Tarife um 20% zu ermäßigen. Der Handelsminister ist jedoch ermächtigt, diese Ermäßigung bei Bahnlinien, auf welchen nur gemischte Züge verkehren, nach Maßgabe der Verkehrs- und sonstigen Ver-



stnisse der betreffenden Bahnunternehmung außer Kraft setzen.

Sollte sich das Bedürfnis nach weitergehenden Ermäßigungen herausstellen und sollten in diesem Falle die Bahnunternehmungen nicht in der Lage sein, entsprechende Erleichterungen in der dritten Wagenklasse zu gewähren, so sind dieselben gehalten, über Aufforderung des Handelsministers, auf den von demselben bezeichneten Strecken eine vierte Klasse (Stehwagen) mit dem Tariffaße von 1.5 kr. ö. W. in Silber pro Person und Kilometer einzuführen.

Auf Eisenbahnen, welche die Staatsgarantie in Anspruch nehmen, dürfen Freikarten, welche nicht nur für einzelne Fahrten Gültigkeit haben, nur mit Genehmigung des Handelsministers ausgefolgt werden.

Diese Freikarten müssen auf einen bestimmten Namen oder auf eine bestimmte Diensteskategorie lauten.

Art. II. Die Tariffaße für die mit dem Personentransporte im Zusammenhange stehende Beförderung von Gepäck, Fahrzeugen und lebenden Thieren, sowie sämtliche Nebensummungen für die Beförderung von Personen sind durch den Handelsminister nach Anhörung der Bahnunternehmungen nach einheitlichen Grundsätzen festzustellen.

Für jedes ganze Fahrbillet wird ein Freigewicht von 10 Kilogramm und für jedes halbe Billet ein solches von 5 Kilogramm festgesetzt.

Art. III. Auf Bahnen mit Steigungsverhältnissen von 10 pro mille und darüber darf bei Berechnung der Tariffaßen die  $1\frac{1}{2}$ -fache Länge der fraglichen starken Steigungen als Gefälle zu Grunde gelegt werden.

Art. IV. Die Eisenbahnverwaltungen sind verpflichtet, alle neuen Tarife, sowie jede Aufhebung und Abänderung der schon bestehenden Tarife mindestens vierzehn Tage vor dem Inkrafttreten der bezüglichen Tarifmaßnahmen nach den Anordnungen des Handelsministers kund zu machen.

Art. V. Der Handelsminister wird ermächtigt, auf Grund der Bestimmungen dieses Gesetzes die erforderlichen Tarifänderungen, insofern sie ihm geboten erscheinen, mit Rücksichtigung der besonderen Rechte einzelner Bahnunternehmungen durchzuführen und die Zeitpunkte für das Inkrafttreten derselben festzusetzen.

Art VI. Die Bestimmungen für die Beförderung von Militärpersonen werden durch das gegenwärtige Gesetz nicht berührt.

Art. VII. Durch gegenwärtiges Gesetz werden alle gegenstehenden Bestimmungen der betreffenden Spezial außer Wirksamkeit gesetzt.

Art. VIII. Mit dem Vollzuge dieses Gesetzes, u mit dem Tage der Kundmachung in Wirksamkeit tritt, Handelsminister beauftragt.

## B. Gütertarife im Allgemeinen.

Die in Betreff der Umrechnung der Tarife nach metrischen und Gewichte bekannt gegebenen Vereinbarungen der Bahnverwo werden in der nachstehenden Weise genehmigt.

1. Feststellung des Kilometers als Distanzeinheit für den P und Gütertransport und Abrundung der Kilometerbruchtheile an Kilometer nach oben. Die hienach verfaßten Distanzzeiger sind, i die neue Vermessung und Stationirung der Bahn bereits die Bef erhalten haben, alsbald zur Genehmigung vorzulegen.

2. Annahme von 100 Kilogramm (d. i. Doppelcentner) als G gewicht für Stückgut und Eilgut und von 1000 Kilogramm für ladungsgut.

Welche Güter als Wagenladungsgüter anzusehen sind, bei Gewichtsmenge die Wagenladungsfäße Anwendung finden, endl welchem Frachtfäße geringere Quantitäten der Gebührenbemes unterziehen sind, bestimmen vorläufig noch die derzeit in Wi befindlichen Tarife mit der Maßnahme, daß die Ziffer von 100 Q durch 5000 Kilogramm und jene von 200 Centnern durch 100 grammm zu ersetzen ist.

Eine abändernde Verfügung hierüber kann aus Anlaß der Um umfomeniger als opportun bezeichnet, beziehungsweise genehmigt als eine solche keineswegs nebenbei getroffen, sondern nur im Zul hange mit der bereits in Angriff genommenen principiellen Berh über eine einheitliche Reform der Eisenbahngütertarife herbe werden darf.

3. Fixirung der Minimalrechnungsgewichte bei Frachten, i Aufrundung der Gewichtsquantitäten zum Zwecke der Gebührenbei im Sinne der Bestimmungen des seit 1. Juli 1874 in Wi stehenden Eisenbahnbetriebsreglements §. 52 und unveränderte haltung der bisherigen Minimaleinhebungsfäße per Sendung.

4. Umrechnung der jetzigen Einheitsfäße per Meile in Einl per Kilometer unter Anführung von zwei Decimalen und Berücks der dritten Decimale bei der Abrundung in der Weise, daß, w dritte Decimalstelle die Ziffern 1—4 enthält, diese Bruchtheile u sichtigt bleiben, während im Falle des Resultirens höherer Ziff zweite Decimale um 1 erhöht wird. Diese Umrechnung hat Durchführung der in Aussicht genommenen einheitlichen Reform der tarife und der zuvor mit jeder Verwaltung über die Tariffäße e tenden speciellen Verhandlung nur als eine provisorische Ma zu gelten.

5. Ermittlung der Fahrpreise per Person und Kilometer un behaltung der für eine Person per Meile gegenwärtig zur Ei gelangenden Minimalgebühr in Kreuzern ö. W., vorbehaltlich d eine eventuelle Abänderung der Fahrpreise im Sinne der dießs schwebenden principiellen Verhandlungen seinerzeit zu gewärtigend scheidungen.

6. Ermittlung der Einheitsätze für Gepäc per 10 Kilogramm und 1 Kilometer und Abrundung der Rechnungsgewichte von 10 zu 10 Kilogramm. (HM. 8. April 1875, Z. 9044, EB. 1875 : 44.)

Ich finde zu gestatten, daß die bermalen bestehenden Eisenbahntariße eventuell auch noch nach dem 1. Jänner 1876 insolange beibehalten werden, bis über die Modalität der endgiltigen Umrechnung der bisherigen Personen- und Gütertariße nach metrischem Maße und Gewichte, in Verbindung mit der damit in Zusammenhang gebrachten einheitlichen Tarifreform seitens der competenten Factoren die definitive Entscheidung erfolgt sein wird.

## C. Verbandtariße.

Mit der Zunahme des Verkehrs und dem Hinzutreten neuer Eisenbahnen treten nun häufiger Fälle ein, daß mit Delegirten auswärtiger Bahnverwaltungen Conferenzen abgehalten werden, welche theils die Aufstellung von Tarifen im Verbandverkehre oder Aenderungen der bestehenden Verbandtariße, theils die Festsetzung der Fahrordnung der Züge im Anschlußverkehre zum Gegenstande haben.

Hiebei tritt das ungleiche Verhältniß ein, daß die Vertreter der auswärtigen Bahnen, welche zum großen Theile Staatsbahnen oder im Staatsbetriebe befindliche Privatbahnen sind, bereits mit Instructionen ihrer Regierungen zur Berathung kommen, während der dießseitigen Regierung, welche von dem Zusammentritte solcher Conferenzen erst nachträglich Kenntniß erlangt und meist fertigen Beschlüssen gegenübersteht, jede Gelegenheit benommen ist, Wünsche und Bedürfnisse, welchen bei solchen Berathungen Rechnung getragen werden könnte, in Anregung und Geltung zu bringen.

Die Verwaltungen der österreichischen Eisenbahnen werden somit eingeladen, dem Handelsministerium von der bevorstehenden Abhaltung solcher Conferenzen, unter Bekanntgabe des Programmes, jedesmal rechtzeitig Mittheilung zu machen, wenn es sich hiebei um die Einrichtung neuer oder um die wesentliche Aenderung bestehender Verbandtariße, dann der Fahrordnung der insluitrenden Züge handelt. (HM. 22. Mai 1869, Z. 10602, EB. 1869 : 44.)

Anläßlich eines speciellen Falles hat sich das Handelsministerium auf Grund des §. 10, lit. g des Eisenbahnconcessionsgesetzes die Entscheidung über die Einbeziehung einer inländischen Bahn in einen directen Verkehr mit dem Auslande vorbehalten, und bei diesem Anlasse erklärt, keineswegs den auswärtigen Bahnen allein die ausschlaggebende Stimme hiebei einzuräumen zu können. (HM. 1. Juli 1874, EB. 1874 : 78.)

Ich finde die nachstehenden Principien für die Bildung der Gesamtätze der directen Tarife mit dem Auslande, beziehungsweise für die Con- struction der österreichischen Streckenanteile in denselben zur Kenntnißnahme und Darnachachtung bekannt zu geben:

1. Die directen Tarife für den Verkehr mit dem Auslande sind derart zu berechnen, daß dieselben und insbesondere die Personentariße in der Regel keine höheren Gesamtätze ausweisen, als welche sich bei Summirung der einzelnen in Frage kommenden internen Tarife aller betheiligten Bahnverwaltungen ergeben.

2. Das Handelsministerium behält sich vor, nach Constatirung dieser Grundbedingung Ueberschreitungen der concessionsmäßigen Maximaltarife

in den Antheilen österreichischer Verwaltungen im directen Personen- und Güterverkehre mit dem Auslande nicht zu beanständen, wenn nachgewiesen wird, daß derlei Ueberschreitungen lediglich durch kleinere Agiosschwankungen oder durch Abrundung von Bruchtheilen hervorgerufen wurden.

3. Insolange und insoweit es nicht thunlich ist, bei Etablierung von directen Gütertarifen mit dem Auslande eine für den internen Verkehr der österreichischen Bahnverwaltungen gültige Güterclassification anzunehmen, bleibt es den österreichischen Bahnen freigestellt, jenen directen Tarifen eine anderweitige, den Interessen des Handels und der Industrie im Inlande nicht nachtheilige Güterclassification zu Grunde zu legen. In solchen Fällen wird auch gestattet, die Antheile für die einzelnen Classen in den directen Tarifen, entweder auf Grund vereinbarter Verbandseinkaufsverträge oder im Wege einer im Hinblick auf die Einreihung der Hauptartikel vorzunehmenden Durchschnittscombination mit den concessionsmäßigen Tariffätzen festzusetzen.

4. Das Handelsministerium behält sich vor, für einzelne besonders wichtige Verkehrsartikel die Einfügung von Specialtarifen zu verlangen, wenn in den sub 3 bezeichneten Fällen die Antheile einer österreichischen Verwaltung gerade hinsichtlich eines solchen Artikels die concessionsmäßigen Maximaltätze überschreiten sollten.

5. In allen Fällen, in welchen in Folge der Classificationsverschiedenheiten die directen Tarife für einzelne in die Verbandtarifclassen eingereihte Frachtartikel höhere Gesamtsätze nachweisen sollten, als welche sich bei Anwendung der in Frage kommenden Local- und nachbarlichen Anschlußtarife erreichen lassen, muß es dem verkehrtreibenden Publikum unbedingt freigestellt bleiben, sich durch Vorschreibung der Umladung diese billigeren Frachtsätze zu sichern.

6. Specialtarife für einzelne Transportartikel dürfen unter keinen Umständen höhere Gesamtsätze statuiren, als welche sich aus der Summirung der betreffenden Local- und Anschlußtarife ergeben.

7. Diejenigen Nebengebühren, welche nicht als solche entweder in den Concessionsurkunden begründet sind oder nach Maßgabe der Bestimmungen des Eisenbahnbetriebsreglements neben den Frachtgebühren als Vergütung für besondere Leistungen eingehoben werden dürfen, sind als integrierende Bestandtheile der Frachtantheile anzusehen.

8. Es ist für das Handelsministerium unbedingt nothwendig, und in dem eigenen Interesse der Bahnverwaltungen zum Behufe einer thunlichst einfachen und raschen Erledigung der Tarifvorlagen geboten, daß jene österreichische Verwaltung, welche im Sinne der bezüglichen Anordnungen des Handelsministeriums mit der Durchführung der Vorlage der Tarife, Tarifnachträge und Repartitionstabellen für die einzelnen directen Anschluß- und Verbandverkehre betraut ist, gleichzeitig mit einer derartigen Vorlage auch alle jene Daten, welche in Bezug auf die obigen Anordnungen von wesentlichem Werthe sind, in einer klaren und übersichtlichen Weise zur Kenntniß des Handelsministeriums bringe.

Im Sinne dieser principiellen Anordnungen sind dann auch alle jene directen Gütertarife mit dem Auslande nunmehr als genehmigt zu betrachten, welche den obigen Grundsätzen entsprechen und derzeit noch in Kraft stehen, von Seite des Handelsministeriums aber lediglich aus dem Grunde beanständet worden waren, weil in Folge Zugrundelegung einer abweichenden Güterclassification die Antheile österreichischer Bahnen für einzelne Artikel oder Strecken die concessionsmäßigen, beziehungsweise die für den Localverkehr genehmigten Maximaleinheitsätze überschritten haben. (S. 30. Juni 1875, Z. 15386, G. B. 1875: 74.)

Das Handelsministerium ist bisher den Vereinbarungen, welche von den Bahnverwaltungen zum Zwecke der Regelung, beziehungsweise Theilnahme des Verkehrs auf concurrirenden Routen getroffen werden, nicht entgegengetreten, sondern hat dieselben vielmehr thunlichst gefördert, um einen für alle Theile schädlichen Concurrenzkampf und ein volkswirtschaftliches Ablenken der Verkehre von ihrer natürlichen, betriebswohlfeilsten Route hintanzuhalten.

Indes erkennt das Handelsministerium beim Vorhandensein der concurrirenden Routen unter gleichen jedoch fallweise zu beurtheilenden Bedingungen die kürzeste Route als die wo nicht ausschließlich, wenigstens zugewiesene an und betrachtet die gegenwärtige Uebung der Theilnahme unter eine Ueberschuldung von Interessenten, welche Theilnahme höchst mühsame, langwierige und kostspielige Abrechnung zur Folge hat, als ein Uebergangsstadium bis zum Eintreten einer besseren Regelung der Bahnneze oder einer entsprechenden Entwicklung des Verkehrs, welche den bisher als concurrenzfähig erklärten, oder im factischen gewisser Verkehre gestandenen Bahnen für den ihnen durch das Vorhandensein kürzerer Routen erwachsenden Entgang bestimmter Transporte, der Richtung Ersatz bietet.

Solange jedoch das Handelsministerium in dem Falle ist, die Regelung des Verkehrs durch deren Theilung unter mehreren als concurrenzfähig betrachtenden Routen gutzuheissen, muß dasselbe einerseits berücksichtigen, daß die Bahnverwaltungen zur Einsicht gelangen, daß es im öffentlichen Interesse liegt, nicht Verkehrsanteile, sondern ganze Verkehre als Compensationsobjekte zu behandeln, mit anderen Worten die Zahl der an jedem Verkehre Participirenden mehr und mehr einzuschränken; andererseits kann das Handelsministerium aber nicht zugeben, daß eine Route willkürlich von der Verkehrsregelung ausgeschlossen wird. Jeder Fall der Willkür tritt aber offenbar ein, wenn die ausgeschiedene Route factisch kürzer ist als eine oder einige unter den zugehörigen Routen und sich also zwischen der kürzesten und der längsten einreihet und gleichfalls nur über inländische Linien führt.

Das Handelsministerium betrachtet einen derartigen Vorgang als unzulässig, als damit der Zweck der Verkehrsregelung theilweise verfehlt wird und noch die Gefahr hinzutritt, daß der Concurrenzkampf zwischen dem heimischen Bahnunternehmungen vom Ausland mit Erfolg aufgenommen werde.

Wenn das Handelsministerium die feste Absicht hat, derlei Acten der Willkür mit allen durch Gesetz und Concessionsbestimmungen zu Gebote stehenden Mitteln entgegenzutreten, glaubt es die Aufmerksamkeit der Verwaltungen behufs entsprechender Instruirung der betreffenden Dienstabtheilungen auf diesen Gegenstand lenken zu sollen. (S. M. 25. October 1878, 6, G. B. 1878 : 125.)

## D. Agiozuschlag.

Folge des Erlasses des Handelsministeriums vom 30. December 1878. 20457—4349, und der Intimation des königlich ungarischen Handelsministeriums für öffentliche Arbeiten und Communicationen vom 27. März 1879. 3645 (S. M. B. 6102—1566) erlangen die in dem nachfolgenden enthaltenen Bestimmungen über die Bemessung des zu den Leistungen der österreichisch-ungarischen Bahnen jeweilig einzubehaltenden Agiozuschlages bindende Kraft.

### Protokoll

der am 22. October 1870 im Handelsministerium abgehaltenen commissionellen Berathung zur Sicherung eines einheitlichen Vorganges sämtlicher Bahnen bei Bemessung des Agiozuschlages.

Nach eingehender allseitiger Erörterung wurden mit den anwesenden Vertretern sämtlicher Bahnanstalten die nachstehenden Bestimmungen vereinbart:

Der Agiozuschlag wird von Monat zu Monat und zwar für den jeweilig folgenden Monat nach dem Durchschnitte der in der Wiener Zeitung notirten Silberwaarencourse der Wiener Börse vom 24. des vorhergehenden bis einschließlich 23. des laufenden Monats und im Falle dieser Durchschnitt nicht eine ganze Zahl ergibt, durch Abrundung auf die nächst höhere ganze Zahl festgesetzt. \*)

Sollten so bedeutende Schwankungen des Valutacourses eintreten, daß innerhalb des Termines von vierzehn Tagen Differenzen von 10 pCt. zwischen dem festgesetzten Agiozuschlage und dem notirten Silbergeldcourse vorkommen, so sind die Eisenbahnunternehmungen berechtigt, den Agiozuschlag halbmonatlich zu reguliren. In diesem Falle wird die Feststellung nach dem Durchschnitte des Silbercourses in den Tagen vom 24. des einen bis zum 8. des andern Monats, eventuell vom 9. bis zum 23. des Monats für die Zeit vom 1. bis inclusive 15., beziehungsweise vom 16. bis inclusive letzten eines jeden Monats erfolgen.

Die Berechnung des jeweiligen Agiozuschlages wird im Handelsministerium aufgestellt und das Ergebniß sofort in der Wiener Zeitung und in dem vom Handelsministerium zur Aufnahme von Kundmachungen für Eisenbahnangelegenheiten bestimmten Blatte (derzeit Centralblatt für Eisenbahnen und Dampfschiffahrt) publicirt werden.

Gleichzeitig mit dieser Kundmachung werden die seit der letzten Publication eingetretenen Aenderungen in den Ausnahmen bei Einhebung des Agiozuschlages veröffentlicht werden, daher die Bahnverwaltungen dieselben rechtzeitig dem Handelsministerium anzuzeigen haben.

Durch diese Publication werden jedoch die Bahnverwaltungen nicht gehindert, bestehende Begünstigungen innerhalb des Tarifkündigungstermines jederzeit zu widerrufen. \*\*) (C.B. 1871 : 28.)

Aus einem Circulare der österreichischen Nordwestbahn vom 28. Februar 1873, Nr. 4488, hat die Generalinspection ersehen, daß über Beschluß der Bahnverwaltungen die bisherige Publicirung der jeweiligen Aenderungen des Agiozuschlages durch Afficirung von Kundmachungen von nun an unterbleiben soll, da diese Aenderungen ohnehin vom Handelsministerium im Amtsblatte der „Wiener Zeitung“ kundgemacht werden.

Da sich die Fahrt- und Frachtpreise nach dem jeweiligen Stande des Agios wesentlich ändern, dieser Zuschlag sonach einen integrierenden Bestandtheil der Eisenbahntarife bildet, so steht dieser Beschluß im Widerspruche mit der Bestimmung des §. 4 der Eisenbahnbetriebsordnung vom Jahre 1851, welcher die Eisenbahnen unbedingt verpflichtet, die Fahr-

\*) Dieser Absatz wurde vorstehend durch H.M. vom 15. Juni 1875, Z. 18217 und zwar mit dem Beisatze formulirt, daß die im nächsten Absatze für den Fall einer 10percentigen Differenz zwischen dem festgesetzten Agiozuschlage und dem notirten Silbergeldcourse gegebene besondere Bestimmung sinngemäß auf eine solche Differenz zwischen dem Agiozuschlage und dem Waarencourse Anwendung zu finden hat.

\*\*) Dieses Protokoll wurde von sämtlichen Bahnen acceptirt.

preise und Frachttarife in allen Bahnhöfen und auf allen Aufnahmsstationen zur allgemeinen Einsicht anzuhängen.

Die Gehehrte wird daher aufgefordert, die in Rede stehende Maßregel, insofern sie bei derselben eingeführt worden sein sollte, zurückzuziehen und hierüber ehestens zu berichten. (GZ. 12. April 1873, Z. 3351, GZ. 1873 : 44.)

Da bekanntlich die allgemeine Rundmachung, welche gestützt auf die § zum 23. des laufenden Monats, r den für den nächstfolgenden Monat enthalten, sondern gleichzeitig auch u umfassen hat, so werden, um derlei u vermeiden, die Verwaltungen ein- en von der Einhebung des Agiozu- ligen Ermäßigungen, die am 1. des eten sollen, so frühzeitig in Vorlage vorhergehenden Monats der General- bahnen bekannt sein können. (GZ. : 44.)

Der Verwaltung wird in Abänderung beziehungsweise Ergänzung des GZ. Erl. vom 15. Juni 1875, Z. 18217 eröffnet, daß, im Falle das nach dem Silberwaarencourse der Wiener Börse vom 24. des vergangenen bis einschließlich 23. des jeweilig laufenden Monats berechnete Durchschnitts- agio nicht 0.5% betragen, ferner im Falle während dieser Zeit der Waarencours nicht wenigstens an einem Tage den Stand von 1<sup>0</sup> erreichen sollte, im jeweiligen künftigen Monate überhaupt kein Agiozuschlag zur Einhebung zu gelangen haben wird. (GZ. 6. December 1879, Z. 38587, GZ. 1879 : 188.)

### III. Tarifiermäßigungen.

#### a. Im Personenverkehre.

Die Bahnverwaltungen werden eingeladen, allmonatlich, gelegentlich der Vorlage der Constatationsausweise für den Frachtenverkehr, jedoch getrennt von selben in soweit thunlich analoger Form auch jene erteilten Begünstigungen im Personenverkehre mitzuthellen, welche mehr einen allgemeinen Zweck verfolgen, also namentlich diejenigen Begünstigungen, welche an Corporationen, Vereine u. aus verschiedenen Anlässen erteilt oder für Wanderversammlungen, Wallfahrten, Vergnügungszüge u dgl. zugestanden worden sind. Im negativen Falle wären Vacatausweise vorzulegen. Selbstverständlich sind übrigens die an einzelne Personen als solche gegebenen Bewilligungen zu freier oder ermäßigter Fahrt in die monatlichen Ausweise nicht einzubeziehen. (GZ. 11. Juni 1877, Z. 6568, GZ. 1877 : 71.)

Rücksichtlich der Eisenbahnen, welche die Staatsgarantie in Anspruch nehmen, ist die Gewährung von cumulativen Fahrpreisermäßigungen an Corporationen, Vereine oder sonstige Verbindungen, als Comités, Ver- anstalter von Versammlungen u. zu gemeinschaftlichen Reisen aus ver- schiedenerlei Anlässen, im Hinblick auf die finanzielle Seite der Frage der Genehmigung des Handelsministers vorbehalten, daher Ansuchen um derlei Bewilligungen unter geeigneter Antragstellung dem Handelsmini- sterium zur Entscheidung vorzulegen sind. (GZ. 4. März 1881, Z. 202.)

## b. Im Güterverkehre.

Ich finde behufs Erzielung der thunlichsten Vereinfachung und eines einheitlichen Vorganges die nachfolgenden Anordnungen zu treffen:

1. Die Bonificationen jeder Art sind in der Regel nicht auf länger als höchstens auf die Dauer eines Jahres zu gewähren. Für jene ausnahmsweisen Fälle, in welchen eine weitergehende Wirksamkeit für erforderlich angesehen wird, ist speciell unter eingehender Motivirung die vorherige Genehmigung des Handelsministeriums, jetzt Generalinspection, siehe Erl. v. 13. Mai 1876, Seite 395 einzuholen.

2. Hinsichtlich der übrigen, also nicht über die Dauer eines Jahres hinausreichenden Zugeständnisse von Bonificationen wird vorläufig, und unbeschadet einer jederzeit vorbehaltenen Abänderung, von der Forderung einer vorherigen und in jedem einzelnen Falle speciell zu erfolgenden Einholung der Genehmigung der Staatsverwaltung Umgang genommen.

3. Dagegen sind mit Schluß eines jeden Monats die während desselben gewährten Bonificationen, das ist den einzelnen Versendern oder Frachtunternehmern unter irgend welcher Bezeichnung in Aussicht gestellten Nachlässe von den jeweilig bestehenden veröffentlichten Tariffätzen und in denselben gegenüber den tarifmäßigen Bestimmungen zugestandenen anderweitigen Begünstigungen hinsichtlich des Lagerzinses, der Wagenmiethe u., mögen diese Nachlässe und sonstigen Begünstigungen im Cartirungs- oder im Rückvergütungswege erteilt werden, mittelst genauer Ausweise in tabellarischer Form zusammengestellt unter der Adresse „An das k. k. Handelsministerium im Wege der Betriebsabtheilung der k. k. Generalinspection der österreichischen Eisenbahnen“ und zwar binnen längstens 8 Tagen nach Ablauf des Monats zur hierortigen Kenntniß zu bringen.

4. Diese Monatsausweise haben der größeren Uebersichtlichkeit wegen die Nachlässe von den eigentlichen Tariffätzen und die auf Lagerzins, Wagenmiethe u. dgl. abzielenden Begünstigungen abgesondert zu behandeln und ebenso die erste Kategorie der Bonificationen nach größeren Verkehrsgebieten und zweckentsprechend gebildeten Artikelgruppen eingetheilt darzustellen.

5. In den hiemit angeordneten Monatsausweisen müssen nebst einer fortlaufenden Positionsanzahl die nachfolgenden Rubriken angelegt und ordnungsgemäß ausgefüllt werden:

- a) Name, beziehungsweise Firma und Wohnort des begünstigten Versenders oder Frachtunternehmers;
- b) begünstigter Artikel, beziehungsweise begünstigte Artikelgruppe;
- c) Verkehrsrelation;
- d) Art der Begünstigung (ob Nachlaßziffer oder fixer ermäßigter Satz und ziffermäßiger Betrag, beziehungsweise anderweitige genaue Bezeichnung derselben);
- e) Restirender Einheitsatz pro Centnermeile im Falle einer Ermäßigung des eigentlichen Frachtsatzes;
- f) Offizieller Tarif, und zwar im Falle einer Ermäßigung des eigentlichen Frachtsatzes pro betreffende eigene Strecke und darnach offizieller Einheitsatz pro Centnermeile;
- g) Ermäßigung in Procenten des offiziellen Satzes ausgedrückt;
- h) Angabe, ob die Ermäßigung im Wege sofortiger Berechnung des ermäßigten Satzes oder im Rückvergütungswege gewährt wird;
- i) Bedingungen der Begünstigung (Minimalquantum u.);
- j) Dauer der Begünstigung (Anfang und Ende ihrer Wirksamkeit);
- k) Kurz skizzirte Angabe des Beweggrundes der Begünstigung (ob und welche Coniunctur, Concurrenz u.);



- 1) Bezeichnung des Geschäftsactes, unter welchem die Begünstigung erteilt wurde, mit Zahl und Datum, sowie Seite und Position des Bonificationsbuches, wo dieselbe verzeichnet ist;
- 2) Bezeichnung der eventuell bereits eingeholten speciellen Genehmigung des Handelsministeriums mit Angabe von Zahl und Datum dieser letzteren;
- 3) Eine „Anmerkung“, worin jedenfalls anzugeben ist, welche frühere nach Geschäftszahl und Datum des Actes sowie nach Seite und Positionszahl des Bonificationsbuches genau zu bezeichnende Bonification hiedurch aufgehoben oder alterirt wird.

6. Gleichzeitig mit Vorlage der flüssigen Monatsausweise ist auch eine Bezugnahme auf die bezügliche Geschäftszahl und unter Angabe der Positionszahl in dem Monatsausweise, in welchem die betreffende Bonification eingestellt worden war, bekannt zu geben, wann und insofern während des in Frage stehenden Monats etwa eine Bonification vor Ablauf der concedirten Dauer widerrufen wurde.

7. Die Bonificationsbücher, in welchen bei jeder einzelnen Position Geschäftszahl und Datum des Monatsausweises anzugeben ist, mittelst welchen die bezügliche Bekanntgabe an das Handelsministerium erfolgte, müssen in strengster Ordnung geführt, in steter Evidenz gehalten, den dazu delegirten Organen des Handelsministeriums und der Generalinspektion jederzeit auf Verlangen zur Einsichtnahme vorgezeigt und sofort eingerichtet werden, daß dieselben über alle maßgebenden Momente hinsichtlich sämtlicher Bonificationen eine klare Uebersicht gewähren, sowie daß die auf die einzelnen Zugeständnisse bezüglichen Acten mit Eichtigkeit und ohne überflüssigen Zeitaufwand vollständig eruiert und an den dazu berechtigten Organen der Staatsverwaltung eingesehen werden können.

8. Mit Schluß des laufenden Monats ist ein nach Vorlage der bigen Anordnung verfaßter Ausweis über die sämtlichen seit 1. Jänner 1876 bewilligten und über alle etwa schon vor dem 1. Jänner 1876 ertheilten, derzeit aber noch in Kraft stehenden Bonificationen im Wege der Generalinspektion dem Handelsministerium zur Kenntnisaufnahme vorzulegen. Ich setze übrigens unter allen Umständen voraus, daß die Bahnverwaltungen sich bei Bewilligung der Bonificationen für ein eigenes Interesse, so weit es sich um staatliche Interessen handelt, nur für die Begünstigungen gewährt werden dürfen, welche auf absolut unabweisbarem Gebiete liegen, welche gebilligt werden können, ohne daß eine Abweisung bei Ertheilung unangenehm ist und welche unter Bedingungen objectiver Art gewährt wurden, unter welchen auch keinem anderen Verwaltungen zu Theil werden dürfen. (H. M. 1)

Die Verwaltungen werden aufgefordert, in dem Falle, daß in einem Monate an einzelne Parteien keinerlei Frachtbegünstigungen gewährt worden sein sollten, wonach die Vorlage eines Ausweises im Sinne des Artikels 3 des bezogenen Erlasses entfällt, dies von Fall zu Fall im Wege der Generalinspektion der österreichischen Eisenbahnen anzuzeigen. (H. M. 1)

November 1876, S. 34177, G. B., 1876 : 13A.)

Im Falle die Wirksamkeit einer Tariffbegünstigung durch Erstreckung des zugestandenen Termines auf eine Gesamtdauer von über Einem Jahre verlängert werden soll, ist die Genehmigung hiezu im Sinne des Erlasses vom 10. Mai 1875, S. 11626, Punkt 1, noch vor Intimirung an die Partei einzuholen. (S.M. 26. Jänner 1876, S. 700, G.B. 1876 : 15.)

Es ist jedenfalls als eine Prolongation einer bestehenden Refactie aufzufassen, wenn unter sonst gleichen Bedingungen eine mit Ende eines Jahres abgelaufene Refactie mit einer kurzen Unterbrechung im Laufe des Monats Jänner wieder ins Leben tritt, indem die gegen- theilige Anschauung die Handhabe zu einer Umgehung der Vorschrift wegen Einholung der vorhergehenden Genehmigung von Refactionen, die entweder ursprünglich oder durch Prolongation über die Dauer eines Jahres gelten sollen, bieten würde. (S.M. 24. April 1878, S. 10663, G.B. 1878 : 58.)

In Durchführung des Artikels 15 des Handelsvertrages zwischen Oesterreich-Ungarn und dem Deutschen Reiche vom 15. Dezember 1878 (R.G.B. Nr. 1 ex 1879) und auf Grund der §§. 4, 7, 66 und 77 der Eisenbahnbetriebsordnung vom 16. November 1851 (R.G.B. Nr. 1 vom Jahre 1852) werden die nachstehenden Anordnungen getroffen:

§. 1. Vom 1. April 1879 an dürfen von den Verwaltungen der Eisenbahnen, welche im Gebiete der im Reichsrathe vertretenen Königreiche und Länder gelegen sind, weder im internen, noch im internationalen Güterverkehr irgend welche Tarifiermäßigungen in der Form von Rückvergütungen (Rabatten, Refactionen u. dgl.) ohne vorherige Veröffentlichung in Wirksamkeit gesetzt werden.

Die Veröffentlichung hat durch Rundmachung in einem dazu vom Handelsministerium bezeichneten periodischen Blatte zu erfolgen.

Erst am dritten Tage nach dem Datum des Blattes, welches die betreffende Rundmachung bringt, dürfen die in derselben enthaltenen Begünstigungen in Anwendung kommen. Eine Anwendung dieser Begünstigungen auf Sendungen, welche vor Ablauf dieser Frist aufgegeben waren, ist untersagt.

§. 2. Die im §. 1 erwähnte Rundmachung muß enthalten:

1. Die Bezeichnung der Artikel, für welche die Begünstigung gewährt wird;
2. die Bezeichnung der beteiligten in- und ausländischen Auf- und Abgabestationen, je nach Umständen mit Angabe der Route;
3. die Bezeichnung der Tarife, welche hiedurch berührt werden;
4. die Natur der Begünstigung, und zwar sofern ein Preisnachlaß geboten wird, unter ziffermäßiger Angabe sowohl des bestehenden Gesamtpreises als des Nachlasses;
5. die Dauer der Begünstigung;
6. etwaige besondere Bedingungen;
7. die Firma der Bahnunternehmung, bezw. aller beteiligten inländischen und gemeinsamen (d. h. österreichischen und ungarischen) Bahnunternehmungen, in deren Namen die Veröffentlichung geschieht.

§. 3. Die vor dem 1. April 1879 gewährten und an diesem Tage noch in Wirksamkeit stehenden Begünstigungen aller Art, sowohl im internen als internationalen Güterverkehre, sind von den Verwaltungen der Eisenbahnen, welche im Gebiete der im Reichsrathe vertretenen Länder gelegen sind, sowohl für ihre eigenen als auch für die in ihrem Betriebe stehenden fremden Linien, in einem oder mehreren Verzeichnissen mit den im §. 2 vorgezeichneten Angaben zusammenzufassen.

Die Verzeichnisse für den Verkehr mit dem deutschen Reiche sind läng-

30. April 1879 an die Generalinspektion einzusenden und von in dem im §. 1 erwähnten Blatte ehestens zu veröffentlichen. übrigen Verzeichnisse sind längstens bis 15. Mai 1879 bei der Behörde einzureichen und bei derselben zu jedermanns Einsicht n.

Die einem Versender unter gewissen Bedingungen eingeräumten ungen (§. 1) sind jedem Versender, welcher die gleichen Bedin- ngeht, über Anmeldung zu gewähren.

einen solchen zweiten oder weiteren Versender wirkt die Be- g nicht nur vom Tage seiner Anmeldung an, sondern auch zurück von ihm in der dem ersten Begünstigten eingeräumten Periode n zur Aufgabe gebrachten derartigen Sendungen mit der alleinigen ung, daß sich diese Rückwirkung nur bis zum Tage der Kund- der gegenwärtigen Verordnung erstrecken kann.

werden über die nicht entsprechende Handhabung dieser Vor- sind, insoferne sie sich auf Handlungen oder Unterlassungen der rwaltungen der Bahnen beziehen, an die Generalinspektion zu

: Behörde hat in erster Instanz zu entscheiden, ob eine etwa in nes aufzuliefernden Minimalquantums oder in anderer Richtung esondere Bedingung (§. 2 Punkt 6) nicht als eine persönliche, swirksamkeit entbehrende Begünstigung aufzufassen sei.

Auf die öffentlichen und zu Wohlthätigkeitszwecken gewährten ungen finden die Bestimmungen dieser Verordnung keine An-

königl. ungarische Communicationsminister, mit welchem dieß- Einvernehmen gepflogen wurde, trifft unter einem die gleiche ng für die Eisenbahnen der Länder der ungarischen Krone. (HM. 1879, RGV. Nr. 38.)

Beziehung auf die der geehrten Verwaltung gleichzeitig zugehende ng vom 12. März 1879, RGV. Nr. 38, betreffend die Veröffent- on Refactionen und sonstigen Begünstigungen im Güterverkehre auf ien wird bis auf Weiteres das in Wien erscheinende „Centralblatt bahnen und Dampfschiffahrt der österr.-ungarischen Monarchie“ n und Administration: Wien, I., Sonnenselzgasse Nr. 28) als

Blatt bezeichnet, in welchem die Veröffentlichung gewährter ungen im Eisenbahngüterverkehre im Sinne des §. 1 der be- Verordnung zu erfolgen hat. Die Redaction des genannten wurde verpflichtet, die auf Grund der citirten Verordnung zu n und als solche zu bezeichnenden Kundmachungen, welche ihr Tage vor dem Erscheinen eines Blattes bis 9 Uhr Vormittags in dieses nächste Blatt aufzunehmen. (HM. 15. März 1879, GV. 1879 : 31.)

der bisherigen Art der im Sinne der Verordnung vom 12. März 1879. Nr. 38, erfolgenden Publication von Refactionen und sonstigen ungen im Güterverkehre haben sich mehrere Unzukömmlichkeiten en, welche dem mit dieser Verordnung angestrebten Zwecke zu- en und deren Beseitigung sowohl im Interesse der Parteien, als Bahnverwaltung selbst geboten ist.

Nichtschonur bei den dießbezüglichen Veröffentlichungen muß fest- werden, daß jede Modification, sei es nun eine Ergänzung, Aus- oder Einschränkung, Aufstellung neuer Bedingungen zc. die Re- ihrem Wesen ändert, und daß demnach eine solche abgeänderte als eine neue zu betrachten und in gleicher Weise, wie die letztere, sfalls in Form einer bloßen Anmerkung zu veröffentlichen ist.

Dasſelbe gilt von der Prolongation bereits beſtehender B insbeſondere auch jener, welche aus der Zeit vor dem 1. A rührend, nur durch die bei der Generalinſpection aufliegenbei zur Kenntniß des Publikums gebracht worden ſind.

Da ferner noch in neuester Zeit Verſtöße in Betreff machung des Einführungstermines vorkommen, ſo werden aufgefordert, in dieſer Beziehung genau im Sinne des §. Verordnung vorzugehen.

Die Aufhebung einer bis auf Widerruf oder bis auf gegebenen Refactie oder ſonſtigen Begünſtigung iſt, ſowie di der Aufhebung beſtehender Tarife zu geſchehen hat, vie vorher — im Centralblatte bekannt zu machen.

Zu dieſem Behuſe werden in dem oben genannten R factieaufhebungen betreffenden Daten unter beſonderer Ueb zwar nach folgenden Rubriken gebracht werden:

1. Nummer und Datum des Centralblattes, in welchen  
2. fortlaufende und Ordnungsnummer, unter welcher — Refactie publicirt wurde.

3. Firma der betheiligten Bahnverwaltungen.

4. Bezeichnung des Artikels.

5. Bezeichnung der Verkehrsrelation.

Hienach werden daher künſtighin die bezüglichlichen Ein! Geehrten an das Centralblatt einzurichten ſein.

Bezieht ſich die Aufhebung auf eine, in den bei der Ger aufliegenden Verzeichniſſen enthaltene Refactie, ſo entfällt ſtatt N. 2 die Nummer aus dem betreffenden Verzeichniſſe

Schließlich wird es den Bahnverwaltungen dringend e der Ertheilung und Veröffentlichung von Refactionen mit be! nauigkeit vorzugehen, damit Berichtigungen und nachträglich! vermieden und die einmal publicirte Refactie bis zu ihrem verändert in Kraft beſaſſen werden könne. (G. J. 21. G. J. 10292, GB. 1879 : 109.)

§. 1. In Abänderung der Verordnung vom 12. Mär; Nr. 38, betreffend die Veröffentlichung von Refactionen und günſtigungen im Güterverkehre auf Eiſenbahnen, wird die Ge ermächtigt, in Fällen, wo nach ihrem Erachten die durch d der obigen Verordnung vorgeschriebene Veröffentlichung e ſamkeit zu ſetzenden Tarifiermäßigung oder ſonſtigen Begünſtig! Verkehrsanſtalten gegenüber ausländiſcher Concurrenz l würde, zu geſtatten, daß die bezeichnete Veröffentlichung u

§. 2. Anſuchen um Ertheilung der im §. 1 vorgeſehen weilen Geſtattung ſind unter Angabe der in Wirkſamkei! Begünſtigung unter Motivirung des geſtatteten Anſuchens : der betheiligten oder hiezu delegirten Verwaltung an die Ge zu richten.

§. 3. Die gegenwärtige Verordnung tritt mit 1. Jä Wirkſamkeit. Der k. ungar. Communicationsminiſter, mit ſaß das Einvernehmen geſſen wurde, trifft unter Ein Anwendung für die Eiſenbahnen der Länder der ungarischen 31. December 1879, RGW. Nr. 3 ex 1880.)

Bei der Erledigung jener Eingaben, welche die im Sinne miniſterial-Verordnung vom 31. December 1879, RGW. N der Generalinſpection vorbeſhaltene Enthebung von der B wiſſer Refactionen und ſonſtiger Tarifbeſtimmungen betreffen Wahrnehmung gemacht, daß es ſeitens der Bahnverwa!

unterlassen wird, den Termin anzugeben, bis zu welchem die betreffenden Begünstigungen in Kraft bleiben sollen.

Dadurch wird der Generalinspektion eine genaue Evidenzhaltung solcher Refactionen erschwert, ja unmöglich gemacht.

Die Verwaltung wird daher eingeladen, künftighin in den bezüglichen Eingaben ebenso, wie es bei den im Sinne der Handelsministerial-Verordnung vom 12. März 1879, RGV. Nr. 38, zu publicirenden Begünstigungen im §. 2 sub 5 vorgeschrieben ist, stets auch die Dauer der Begünstigung anzuführen, welche grundsätzlich im Allgemeinen ein Jahr nicht überschreiten soll, und die allfällige Zurückziehung derselben gleichfalls der Generalinspektion zur Kenntniß zu bringen.

Hierbei wird noch bemerkt, daß die in den bisherigen dießbezüglichen Erlässen der Generalinspektion öfters zugestandene Enthebung von der Publication „bis auf Weiteres“ oder „vorläufig“ keineswegs so aufzufassen ist, als ob dadurch eine Erstreckung über die Dauer eines Jahres ausgesprochen werden sollte. (HM. 13. Juli 1882, S. 22677, EB. 1882 : 85.)

Die vereinbarten Modalitäten über den einheitlichen Vorgang bei der Anmeldung für publicirte Tarifbegünstigungen erhalten hiemit die Genehmigung.

Darnach ist künftighin für Tarifbegünstigungen, welche im Rückvergütungswege gewährt werden, eine Anmeldung seitens der Parteien nicht erforderlich. Hingegen haben die Bahnverwaltungen den Termin, bis zu welchem die Frachtdocumente, welche als Grundlage für die Liquidation der Refactionen bedungen werden, vorzulegen sind, in dem betreffenden Refactiezugeständnisse zu publiciren.

Ebenso wird bei Cartirungssätzen, soferne ein Minimalquantum nicht bedungen ist, von der Anmeldung gänzlich abgesehen. Falls jedoch bei derartigen Zugeständnissen im Cartirungswege wegen bedungener Minimalquantitäten der Erlag einer Caution gefordert wird, soll diese Bedingung ebenfalls publicirt, und in der Publication eine Zeit angegeben werden, bis zu welcher die Caution bei der Verwaltung erlegt sein muß. Dieser Termin ist auf acht Tage vor Beginn der Transporte fixirt, damit die Stationsorgane jeweilig noch rechtzeitig wegen Anmeldung der Cartirungssätze verständigt werden können. (HM. 13. December 1882, S. 39649, EB. 1882 : 145.)

Um bezüglich der Bemessung der Gültigkeitsdauer und des Vorgehens bei Außerkraftsetzung der im Publicationswege zur Einführung gelangenden Frachtbegünstigungen ein einheitliches Verfahren der Bahnverwaltungen herbeizuführen und den auf solchen Begünstigungen beruhenden Berechnungen der Geschäftswelt eine möglichst sichere Grundlage zu bieten, wird in Ergänzung der Verordnungen vom 12. März 1879, RGV. Nr. 38 und vom 31. December 1879, RGV. Nr. 3 ex 1880, Nachstehendes verfügt:

§. 1. Frachtbegünstigungen mit der Bedingung eines aufzuliefernden Minimalquantums sind stets mit einer im voraus zu bestimmenden Gültigkeitsdauer, daher mit Ausschluß des Zusatzes „bis auf Widerruf“ oder „bis auf Weiteres“ zu publiciren.

Der solcher Art festgesetzte Auflieferungstermin darf keinesfalls vermindert werden, und ist auch eine rückwirkende Verlängerung desselben nur in besonders berücksichtigungswürdigen Fällen auf Grund einer jedesmal einzuholenden Genehmigung der competenten Aufsichtsbehörde zulässig.

§. 2. Frachtbegünstigungen ohne Bedingung eines Minimalquantums sind stets „bis auf Widerruf“ oder „bis auf Weiteres“ und in der Regel

mit dem Maximal-Gültigkeitsstermine bis zum Schlusse des jeweiligen Kalenderjahres zu publiciren. \*)

Mit Rücksicht auf die Verhältnisse einzelner Handels- und Zweige kann jedoch die Gültigkeitsdauer der Begünstigung in deren Einräumung für die Dauer der Geschäftscampagne unabhängig von dem Kalenderjahre auf die Dauer der erwähnten festgesetzt werden.

Ebenso ist es bei Schiffsconcurrenten zulässig, die Gültigkeitsdauern für die Dauer der jeweiligen Schifffahrtssaison.

§. 3. Sollen die „bis auf Widerruf“ oder „bis auf Einführung gelangten Frachtsätze vor Ablauf des Maximalstermines außer Wirksamkeit gesetzt werden, so ist diese Aufhebung in allen Fällen vorher vorschriftsmäßig, d. i. mindestens früher, zu veröffentlichen.

§. 4. Die gegenwärtige Verordnung tritt mit dem Tag der Verkündung in Wirksamkeit.

Der k. ungarische Communicationsminister, mit welchem das Einvernehmen gepflogen wurde, trifft unter einem die Anordnung für die Eisenbahnen der Länder der ungarischen Krone (15. Mai 1886, RGZ. Nr. 73.)

---

\*) Von der im §. 2, ersten Absatz, der Verordnung vom 1. October 1886 enthaltenen Anordnung, wonach Frachtbegünstigungen ohne ein Minimum stets „bis auf Widerruf“ oder „bis auf Einführung“ und in der Regel mit dem Maximal-Gültigkeitsstermine bis zum Schlusse des jeweilig laufenden Kalenderjahres zu publiciren sind, wie bereits im obigen §. 2, zweiter und dritter Absatz, vorgesehen, nehmen noch eine weitere Ausnahme zugelassen, dahin gehend, daß die Zeit zwischen 1. October und 31. December eines Jahres eine Befreiung eines Minimums in Wirksamkeit tretenden Frachtsätzen mit der Gültigkeit bis zu Ende des nächsten Kalenderjahres veröffentlicht werden dürfen. (RM. 10. Dec. 1886, RGZ. Nr. 10.)

---

# **Zwölfter Abschnitt.**

## **Zollverfahren im Eisenbahn- verkehre.**

**Vorschrift über das Zollverfahren für den Verkehr auf  
den die Zolllinie berührenden österreichischen Eisenbahnen.**

(Erl. d. Fin.-Min. v. 18. Sept. 1857, Z. 34145/674, RGZ. Nr. 175.)

### **A. Allgemeine Bestimmungen.**

#### **a. Eisenbahnen als Zollstraßen.**

**§. 1.** Jene Eisenbahnen, welche die Zolllinie überschreiten, werden für den Bahnbetrieb als Zollstraßen erklärt.

#### **b. Bedingte Gestattung des Nachttransportes.**

**§. 2.** Gegen Beobachtung der in dieser Vorschrift vorgezeichneten Bestimmungen findet das Verbot des Nachttransportes (§§. 32 und 335 der Zoll- und Staatsmonopolsordnung) auf den regelmäßigen oder voraus angemeldeten Eisenbahntransport keine Anwendung.

#### **c. Gestattung des Ansageverfahrens.**

**§. 3.** Unter denselben Bedingungen wird gestattet, daß Sendungen von Waaren und anderen Gegenständen bei dem Zollamte an der Grenze bloß dem Ansageverfahren unterzogen und dadurch, sofern eine Umladung nicht stattfindet, ohne Stellung zu einem Zwischenamte im Eintritte an ein mit dem erforderlichen Befugnisse versehenes Zollamt des an

der Eisenbahn gelegenen Bestimmungsortes zur Vornahme des Zollverfahrens angewiesen, in der Ausfuhr aber, nachdem vor der Verladung das Austritts- oder Durchgangs-Zollverfahren bei dem Zollamte des Abfahrtsortes gepflogen worden ist, als ausgetreten bestätigt werden, soferne nämlich bei Ausfuhr-gütern die Austrittsbestätigung erforderlich ist.

#### **d. Besondere Einrichtung der Frachtwagen.**

##### **aa. Absperrung durch Schlösser.**

**§. 4.** Für den Waaren- und Effectentransport, welcher bei Ueberschreitung der Zolllinie nach vorstehenden Bestimmungen (§. 3) behandelt werden soll, dürfen in der Regel nur solche Frachtwagen verwendet werden, deren Ladungsräume durch Schlösser leicht und sicher, d. h. in der Art abgesperrt werden können, daß die Hinwegnahme oder der Austausch der unter Verschuß des Ladungsraumes gelegten Waaren ohne Anwendung von Gewalt und ohne Hinterlassung sichtbarer Spuren nicht bewerkstelligt werden kann.

##### **bb. Andere Verschußmittel.**

Wenn jedoch die Fracht aus Gegenständen besteht, deren Umfang die Verladung in den von festen Wänden umschlossenen Ladungsräumen nicht gestattet, so muß durch Decken, Verschußleinen, Ketten oder eiserne Stangen die leichte Anlegung eines sicheren zollamtlichen Verschlusses gehörig vorbereitet sein.

Weder in den Frachtwagen noch in den Locomotiven und den dazu gehörigen Tendern dürfen sich geheime oder schwer zu entdeckende, zur Aufnahme von Gütern oder Effecten geeignete Räume befinden.

##### **cc. Unbedeckte Frachtwagen.**

Für den Transport von Gegenständen, deren Menge für die Zollbehandlung nach der Anzahl der Zugthiere oder nach dem Tragvermögen des Transportmittels bemessen zu werden pflegt, dürfen mit Bewilligung der Finanzlandesdirection auch unbedeckte Frachtwagen verwendet werden, welche nebst den übrigen Bezeichnungen mit der Angabe ihres amtlich constatirten Tragevermögens versehen sein müssen.

In den Personenwagen dürfen außer den gewöhnlichen Seitentaschen, Räume zur Aufbewahrung von Gütern und Effecten überhaupt nicht vorhanden sein.



**Bezeichnung der Frachtwagen und ihrer gesonderten Abtheilungen.**

Die Frachtwagen sind mit fortlaufenden Nummern zu en und außerdem, soferne Wagen verschiedener Eisen- n die Zolllinie überschreiten, mit der allenfalls durch nfangsbuchstaben anzudeutenden Benennung jener Eisen- nternehmung, welcher sie angehören, deutlich zu be- n.

Befinden sich in einem Frachtwagen Abtheilungen, welche abgesonderte Ladungsräume bilden, so sind solche Ab- ngen mit Buchstaben nach alphabetischer Reihung zu men.

Alle diese Bezeichnungen müssen so angebracht sein, daß cht in die Augen fallen.

**§. 5. Aufgehoben durch folgende****Instruction für die Zollorgane,**

nd die Untersuchung der Lastwagen bezüglich ihrer Eignung zum orte von Zollgütern. (Bdg. d. M. d. Fin. u. d. S. v. 1. Juni 1883, RGB. Nr. 80.)

**Allgemeines.** Die Wagen, welche zum Transporte ollgütern verwendet werden sollen, müssen leicht und in der Art verschlossen werden können, daß die Hinweg- e oder der Austausch der unter Verschuß des Ladungs- s gelegten Waaren ohne Anwendung von Gewalt und Hinterlassung sichtbarer Spuren nicht bewerkstelligt n kann.

fn solchen Wagen dürfen sich auch keine geheimen oder zu entdeckende, zur Aufnahme von Gütern oder Effecten ete Räume befinden.

Behufs Erzielung eines sicheren Verschlusses des Ladungs- s müssen die betreffenden Wagen folgenden Bedingungen ehen:

. **Wagenkasten.** Die Seitenwände, der Fußboden und ach der für Zollgüter bestimmten Wagen sollen sich in guten Zustande befinden.

zufällige Beschädigungen der Wagenwände machen in it Zollgut beladenen Wagen nur dann für den Weiter- ort ungeeignet, wenn durch die etwa dabei entstandenen öffnungen ein unbefugter Zugang zu dem Zollgute zu yten steht.

. **Abstand der Schubthüren.** Der Zwischenraum en den Schubthüren im geschlossenen Zustande und den

Kastentheilen der gedeckten Lastwagen darf höchstens 15 Millimeter betragen, so daß ein Eingriff in das Wageninnere durch diesen Zwischenraum unmöglich erscheint.

3. Verschlusshaken der Schubthüren. Jede Schubthüre der Lastwagen muß mit einem Einsalzhaken versehen sein. Der Befestigungsbolzen des Hakens bei Wagen, deren Plombirung vermittelt dieses Verschlusshakens stattfindet, ist an der Thüre mit innenliegender Mutter anzubringen, so daß bei geschlossener Thüre die Abnahme des Hakens nur mit Gewalt durchführbar ist.

Der Kloben, in welchen der Verschlusshaken einfällt, ist an die feste Thürsäule, resp. an den Thüranschlag anzunieten oder ebenfalls mit innenliegender Mutter von außen unzugänglich zu verschrauben.

4. Plombenösen. Die Schubthüren, Flügelthüren, Stirnwandthüren und überhaupt alle in Benützung stehenden Thüren der gedeckten Wagen müssen mit Oesen oder anderen Verschlusstückten (z. B. die unter Punkt 3 erwähnten Verschlusshaken) versehen sein, welche Einziehen, resp. Einhängen von Zollplomben oder Zollschröffern gestatten, so zwar, daß ein Oeffnen dieser Thüren ohne Verletzung des Zollverschlusses nicht möglich ist. Diese Plombenösen oder andere Verschlusstückte müssen mittelst Nieten oder Schrauben, deren Mutttern innen liegen, oder die bei geschlossener Thüre unzugänglich sind, an den Wagentheilen befestigt sein.

5. Versicherung der Schubthüren. Daß an der dem Thüranschlage entgegengesetzten Seite befindliche Thürband soll mit einer besonderen Versicherung versehen sein, um ein Abheben der Schubthüre von der Lauffschiene hintanzuhalten.

Die Versicherung kann bestehen entweder in einem Haken, welcher beim Schließen der Thüre in eine an der Lauffschiene festgenietete Oese eingreift, oder in einer Verlängerung des bezüglichen Thürbandes bis unter die Lauffschiene oder deren Kopf, oder in der Anordnung eines festgenieteten Winkels oder Bügels an der Lauffschiene selbst. Die Laufrollenführungen sollen derart befestigt sein, daß dieselben ohne Anwendung von Gewalt nicht abgenommen werden können.

6. Schubthür-Lauffschiene. Die Lauffschienen sollen, damit selbe nicht entfernt werden können, an wenigstens zwei ihrer Träger festgenietet sein.

diese Träger selbst sollen mit den festen Kastentheilen bunden sein, daß bei geschlossenen Wagen die Abnahme nur mit Gewalt und Hinterlassung auffallender Spuren möglich ist.

. Obere Schubthüführung. Die Führung des Theiles der Schubthüren soll durch entsprechend beschriebene Stangen oder Coulissenschienen gesichert sein.

. Gedeckte Lastwagen mit Flügelthüren und Stirn- und Seitenwandthüren. Bei den gedeckten Lastwagen mit Flügelthüren (z. B. Bierwagen etc.) und mit Stirn- und Seitenwandthüren, benützt werden, müssen diese Türen außer mit der Verriegelungsvorrichtung und mit von außen nicht abnehmbaren Thürschloß, mit Plombenlöchern versehen sein, so daß ein Öffnen der Türen ohne Beschädigung des in den Plombenlöchern vorhandenen Zollverschlusses nicht möglich ist.

. Benützte Stirn- und Seitenwandthüren (z. B. Sanitätswagen mit Vorwandthüren) sind durch Verschaltungen, Leisten oder andere Vorrichtungen zollsicher geschlossen zu halten.

. Fenster, Schieber und Klappen. Die Fenster, Schieber und Klappen, welche in den Wänden der Lastwagen, eingebaut sind, müssen von innen mittelst Vorreiber, Kiegelhaken etc. in der Weise geschlossen werden können, daß das Öffnen derselben von außen, ohne Gewalt anzuwenden, möglich ist. Die Befestigung von bei diesen Öffnungen vorhandenen Gittern, resp. Gitterrahmen, muß so durchgeführt sein, daß einige der bezüglichen Befestigungsschrauben, die entsprechenden Muttern besitzen.

0. Dachaufsätze. Die bei einigen Wagen vorhandenen Dachaufsätze müssen vom Wageninnern aus verschalt oder durch einen Deckel derart geschlossen sein, daß die Befestigungsschrauben nur von innen zugänglich sind.

1. Lastwagen mit durchbrochenen Wänden. Lastwagen mit durchbrochenen Wänden (wie Viehtransportwagen, etc.), welche sonst den vorstehenden Bedingungen entsprechen, können nur zum Transporte so großer Zollgüter benützt werden, für welche aus dem Vorhandensein von Öffnungen keine Gefahr des Abhandenkommens erwächst.

2. Offene Lastwagen. Offene Lastwagen können zum Transporte von gewissen Zollgütern dann benützt werden, dieselben mit solide befestigten Ringen zum Anbinden oder bei in Verwendung gelangenden Schutzplatten und Verankerungsschnüre versehen sind, oder wenn diese Platten-

befestigungen an anderen, an den Wagen fix angebrachten Bestandtheilen (wie Consolen u.) zulässig sind.

Die Schutzplachen müssen von ausreichender Größe und entsprechend solidem Zustande sein.

Uffällige Mängel derselben, selbst bei eingesetzten Theilen, müssen sich an der Innenseite befinden.

Die Verschlusskleinen dürfen nicht gestückt sein.

#### e. Anzeige des Fahrplanes.

**§. 6.** Hinsichtlich der die Zolllinie berührenden Fahrten hat die Eisenbahnverwaltung die Fahrordnung (den Fahrplan) den Finanzlandesdirectionen, deren Verwaltungsgebiet von der Bahn berührt wird, schriftlich anzuzeigen, und denselben jede Aenderung wenigstens acht Tage bevor sie in Wirksamkeit tritt, zur Verständigung der Unterbehörden und Aemter gleichfalls schriftlich anzumelden. Sollte die Nothwendigkeit eintreten, daß Wagenzüge, welche noch nicht zollamtlich abgefertigte, über die Zolllinie eingetretene Gegenstände enthalten, zwischen der Grenze und ihrem Bestimmungsorte übernachten, so darf dieses nur in einem über Antrag der Bahnverwaltung von der Finanzlandesdirection bestimmten Bahnhöfe geschehen, welche unter gesämsämliche Ueberwachung gestellt wird.

f. Schleunige Abfertigung der Reiseeffecten und der mit demselben Zuge weiter gehenden Frachtgüter.

**§. 7.** Die Abfertigung der Reiseeffecten, sowie der ankommenden und mit demselben Zuge unter Ladungsraumverschluß (§. 8) weiter gehenden Frachtgüter mit Einschluß der Eilgüter hat, ohne Rücksicht auf die Bestimmungen des §. 118 der Zoll- und Staatsmonopolordnung, gleich nach dem Eintreffen des Zuges zu jeder Zeit zu geschehen. Dagegen bleibt in Absicht auf andere mit Eisenbahnzügen eingelangte Gegenstände die Vollziehung des Zollverfahrens auf die mit dem bezogenen Gesetzesparagraphe bestimmte Zeit beschränkt.

#### g. Raumverschluß der Frachtwagen.

**§. 8.** Die Verschließung des Ladungsraumes der Wagen und der abgesonderten Wagenabtheilungen findet mit Ausnahme der Fälle, wo der ämtliche Verschluß mittelst Draht-

müren und Siegelbleien an den dazu vorbereiteten Decken, erschlößen, Ketten oder eisernen Stangen angelegt wird, der Regel mittelst besonderer Schlösser statt, welche sammt den erforderlichen Schlüsseln von der Eisenbahnverwaltung beschaffen sind. Neben diesen Schlössern wird der zollamtliche Verschluss mittelst Bleisiegels in der Art angebracht, daß die Drahtschnur durch eine am unteren Theile des zur Bedeckung des Schlüsselloches bestimmten Schiebers und des Schlosses selbst befindliche wagrechte Oeffnung gezogen und an den zu einem Knoten verbundenen Enden vom Bleisiegel abgeschlossen werde.

Die Schlüssel zu den zum Verschlusse der Wagen verwendeten Schlössern werden unter versiegeltem Umschlage dem Beamten des Bestimmungsortes zugesendet.

#### **h. Amtliche Begleitung.**

**§. 9.** Es wird mittelst besonderer Verfügung bestimmt, eine amtliche Begleitung der Wagenzüge einzuleiten ist. Dieselbe kann stattfinden:

- a) für den Zug vom Eintrittsamt bis zum Bestimmungsorte oder bis zu einem Amte im Zuge zu demselben, oder
- b) dort, wo das Eintrittszollamt weder unmittelbar an der Zolllinie noch in der Art gelegen ist, daß von demselben aus die Bahnstrecke von der Zolllinie bis zum Amte genau beobachtet werden kann, für diese Strecke.

In dem ersteren Falle hat das Zollamt des Abfahrtsortes den mit der Begleitung beauftragten Angestellten der Finanzwache die unter Siegel gelegten Schlüssel zu übergeben.

Den Begleitern muß ein Sitzplatz auf einem der Wagen nach ihrer Wahl und bei der Rückkehr, insofern bei diesem Wagentransport nicht zu überwachen wäre, ein Platz in einem Personenwagen der zweiten Classe unentgeltlich eingeräumt werden. Sollten oben auf den Wagen (auf deren Decke) keine Sitze vorhanden sein, so ist jedenfalls den Begleitern ein solcher Platz anzuweisen, daß sie den ganzen Zug überschauen vermögen.

Findet eine amtliche Begleitung nicht statt, so hat der Zugführer gegen Empfangsbestätigung die unter Amtssiegel

gelegten Schlüssel zu übernehmen und ist für die mit unversehrtem Siegel zu bewerkstelligende Ablieferung derselben, die ihm bescheinigt wird, verantwortlich. \*)

### i. Befugnisse der Controlbeamten.

**§. 10.** Jene Abgeordneten der leitenden Finanzbehörden und jene Beamten der Wachanstalt, welche mit der Controlle des Verkehrs auf der Eisenbahn und der die Abfertigung desselben bewirkenden Zollämter besonders beauftragt werden, und sich darüber gegen die Angestellten der Eisenbahn durch eine von der Finanzlandesdirection ausgestellte, den Namen und die Dienst Eigenschaft des damit theilenden Beamten angegebende Legitimationsurkunde ausweisen, sind befugt, zum Zwecke dienstlicher Revisionen und Nachforschungen die Wagenzüge während des vorgeschriebenen Aufenthaltes an den Stationsplätzen und soweit es thunlich ist, auch während der Fahrt zu untersuchen.

Die anwesenden Angestellten der Eisenbahnen sind in solchen Fällen verpflichtet, dem Ersuchen der Finanzbeamten um Auskünfte und Hülfeleistung bereitwillig zu entsprechen.

Jeder Inhaber einer Legitimationsurkunde der erwähnten Art muß innerhalb der in dieser Urkunde bezeichneten Eisenbahnstrecke in einem Personenwagen zweiter Classe, bei Lastzügen aber im Conductorwagen unentgeltlich hin und her befördert werden.

Ich finde mich einvernehmlich mit dem Finanzministerium veranlaßt, die Bestimmung des hierortigen Erlasses vom 30. September 1876, Z. 24461, wonach die Freifahrtscertificate für die zur Revision zollamtlicher Güter auf Lastzügen mitfahrenden Finanzorgane auf die Benützung der Bremsplateaux und Dachsitze auszustellen sind, dahin abzuändern, daß in Zukunft solche Freifahrtscertificate wieder, wie früher, in Gemäßheit des §. 10 der Verordnung vom 18. September 1857, RGZ. Nr. 175, auf die Benützung des Conductorwagens zu lauten haben.

\*) Die geachtete Verwaltung wird aufgefordert, in jenen Fällen, in welchen seitens der Finanzbehörden die amtliche Begleitung der Eisenbahnzüge auf Grund des §. 9 der Bdg. der Min. der Finanzen und des Handels vom 18. October 1857, RGZ. Nr. 175, angeordnet wird, hinsichtlich der Anweisung der Plätze für die Begleiter auf Dachsitzen im Sinne der Bestimmung dieses Paragraphen vorzugehen.

Die dementsprechende Abänderung der betreffenden Punkte der Grundzüge der Verkehrsvorschriften für die obgenannten beiden Bahnkategorien wird bei sich ergebendem Anlasse vorgenommen werden. (HM. 30. Juni 87, Z. 9788.)

Dieser Anordnung entsprechend finde ich auch die Bestimmung des t. 15 Punkt 86, ad 5, der mit hierortiger Verordnung vom 18. Octo- : 1876, Nr. 30084, genehmigten „Grundzüge der Vorschriften für den ehrsdiensft auf Eisenbahnen“, dahin lautend: „ad 5: den zur Beglei- ng oder Revision zollämtlicher Güter bestimmten Finanzorganen steht es i, sich einen beliebigen Platz auf einem unbefetzten Bremsplateau oder chsfize zu wählen, damit sie den Zug nach Bedarf übersehen können“, gendermaßen zu ändern:

„ad 5) Die zur Begleitung oder Revision zollämtlicher Güter bei Lastzügen bestimmten Finanzorgane haben im Conducteurwagen Platz zu nehmen.“ (HM. 11. Mai 1878, Z. 35386 ex 1877, CB. 1878 : 58.)

**Inwiefern die Eisenbahnstationsplätze der ge- llsämtlichen Aufsicht (Controle) unterliegen.**

**§. 11.** Die auf den Stationsplätzen der Eisenbahnlinien, welchen Güter und Effecten, die einer Zoll- oder Con- amtshandlung unterliegen, transportirt werden, vorhan- n Räume und dem Bahnbetriebe gewidmeten Gebäude der gefällsämtlichen Controle unterworfen, daher auf die- en die Bestimmungen der §§. 271, 272 u. f. f. der Zoll- Staatsmonopolordnung über Durchsuchungen Anwen- g finden.

Der Eintritt von Waaren und Effecten auf der enbahn über die Grenze hat in der Regel nur in verschlossenen Frachtwagen stattzufinden.

**§. 12.** Sollen die aus dem Auslande oder einem Zoll- schlusse auf der Eisenbahn über die Zolllinie eingehenden chtgüter und Reiseeffecten mit Anwendung des unter §. 3 stundenen erleichterten Zollverfahrens weiter befördert den, so müssen dieselben schon im Auslande oder in dem auschlusse in vorschriftsmäßig zur Anlegung des Raum- schlusses nach §. 4 eingerichteten Frachtwagen verladen den.

Bei Ueberschreitung der Grenze dürfen sich in den Per- enwagen nur solche und zwar nicht zollpflichtige Kleinig- en befinden, welche der Reisende in der Hand oder sonst verpackt unter eigener Obhut bei sich führt.

Auf den Locomotiven und den dazu gehörigen Tendern sen nur solche Gegenstände vorhanden sein, welche die An- ellten oder Arbeiter der Eisenbahnverwaltung auf der irt selbst zu persönlichem Gebrauche oder zu dienstlichen den nöthig haben.

Waaren und Effecten, welche sich anderswo als in den vorschristsmäßig eingerichteten Frachtwagen vorfinden, werden als Gegenstände einer versuchten Gefällsverfälschung behandelt.

### Ausnahmen.

#### aa. Reisewagen.

Eine Ausnahme hievon findet hinsichtlich der auf der Eisenbahn beförderten Reisewagen der mit demselben Zuge ankommenden Reisenden in der Art statt, daß diese Reisewagen mit dem darauf befindlichen Gepäck eingehen dürfen.

#### bb. Verslossene von Außen an den Personenwagen angebrachte Behälter.

Auch darf über Ansuchen der Eisenbahnunternehmung von der Finanzlandesdirection gestattet werden, daß für Fälle, wo die Menge der absondert zu ladenden Wagen oder Effecten zu gering wäre, um einen Frachtwagen dafür zu verwenden, zur Anlegung des Raumverschlusses eingerichtet, an der Außenseite der Personenwagen anzubringende Behälter dafür benützt werden, auf welche in Absicht auf die Numerirung, Prüfung, Bezeichnung, Vormerkung u. s. w. die Bestimmungen der §§. 4, 5 und 8 Anwendung finden.

#### m. Abgeordnete Verpackung der Wagen und Reiseeffecten.

**§. 13.** In den Frachtwagen müssen die Waaren und Reiseeffecten sowohl nach dieser Eigenschaft als nach den Bestimmungs-orten, wo sie dem Zollverfahren unterzogen werden sollen, abgeordnet verpackt werden. Ist die Menge der Waaren und Reiseeffecten, welche nach einem und demselben Bestimmungsort abgehen, so gering, daß für beide zusammen Ein Wagen hinreicht, so darf deren Verladung in einem Wagen stattfinden, wenn derselbe mit von einander geschiedenen besonders verschließbaren Abtheilungen versehen ist.

Unter derselben Bedingung der Verladung in gesondert verschließbaren Abtheilungen dürfen auch Waaren, dann Reiseeffecten verschiedener Bestimmungsorte in Einem und demselben Wagen aufgenommen werden.



n. Ordnung der Wagen.

§. 14. Die einen und denselben Zug bildenden Wagen sollen, sofern es thunlich ist, so geordnet werden, daß

- a) sämtliche vom Auslande oder einem Zollausschlusse eingehende Frachtwagen ohne Unterbrechung durch andere Wagen hintereinander folgen und
- b) die bei den Zollämtern an der Grenze oder im Innern des Landes zurückbleibenden Frachtwagen von dem Zuge leicht getrennt werden können.

o. Abschließung und Ueberwachung jenes Bahnhof=raumes, wo der aus dem Auslande eingelangte Wagenzug anhält.

§. 15. Sobald ein Wagenzug auf dem Bahnhofe des Grenzzollamtes angekommen ist, soll jener Theil des Bahnhofes, wo der Zug anhält, für den Zutritt anderer Personen als der des Dienstes wegen anwesenden Beamten und Angestellten der Staatsbehörden und der Eisenbahn abgeschlossen und der für die mitgekommenen Reisenden bestimmte Ausgang aus diesem Raume unter gefällsämmtliche Aufsicht gestellt werden. Die Zulassung anderer Personen in den abgeschlossenen Raum darf erst nach Beendigung der Amtshandlung des Zollamtes stattfinden.

p. Bei welchem Amte die zur Vornahme des Zollverfahrens erforderliche besondere Bewilligung beizubringen ist.

§. 16. In jenen Fällen, wo zur Vornahme des Zollverfahrens eine besondere Bewilligung erforderlich ist (§. 19 der Zoll- und Staatsmonopolsordnung), soll dieselbe bei jenem Zollamte eingebracht werden, von welchem das Zollverfahren gepflogen wird. Gegenstände, deren Ein-, Aus- oder Durchfuhr einem unbedingten Verbote unterliegen, dürfen auch nicht auf der Eisenbahn ein- oder ausgeführt werden.

q. Bezeichnung der Aemter, zwischen welchen die Anweisung mittelst Ansaßscheines stattfindet.

§. 17. Zwischen welchen Zollämtern die Anweisung der aus dem Auslande oder einem Zollausschlusse einlangenden, oder aus dem Zollgebiete auszuführenden Güter mittelst des

in §. 3 zugestandenem abgekürzten Verfahren (mit bloßen An-  
sagescheinen) stattfindet, ist gegenwärtig durch die, gegenwär-  
tiger Vorschrift vorangehende Verordnung festgesetzt worden,  
und wird in der Folge für jede die Zolllinie neu überschreitende  
Eisenbahn besonders bestimmt werden.

r. Ladungslisten und Hauptübersicht. Ladungs-  
listen. Formular A. Hauptübersicht. Formular B.

§. 18. Ueber die für jede Abfertigungsstation bestimmten  
Waaren und Reiseeffecten sind gesonderte Ladungslisten nach  
dem Formular A, und wenn Waaren für zwei oder mehrere  
Abfertigungsstationen mit demselben Zuge befördert werden,  
eine Hauptübersicht nach dem Formular B auszufertigen.

Die Ladungslisten haben zu enthalten: die fortlaufenden  
Nummern der Waarenerklärungen, die Anzahl, Gattung,  
Zeichen und Nummern, dann das Gewicht und den in der  
Waarenerklärung angegebenen Inhalt der Collien, den Namen  
des Empfängers, die Anzahl, Marken und Nummern der  
Frachtwagen, die Angabe der zur Ladung gehörigen Papiere,  
als: die Anzahl und Nummern der amtlichen Ausfertigungen  
mit Angabe des Zollamtes, welches dieselben ausstellte, dann  
der Frachtbriefe u. s. w., endlich die Anzahl der an die  
Wagen und Wagenabtheilungen angelegten Schlösser und  
Bleisiegel. Ueber die Effecten der Reisenden, welche in eigen-  
en Packwagen, aber gleichzeitig mit den Reisenden befördert  
werden, sind Ladungslisten, jedoch summarisch nach der  
Collienanzahl zu verfassen.

Die Angabe der Waarengattungen und die Ausfüllung  
der Rubriken 4 und 5 der Ladungsliste darf unterbleiben,  
wenn über die Waare bereits eine deren Gattung und Menge  
angebende Ausfertigung eines österreichischen Zollamtes vor-  
handen ist. In diesem Falle wird unter Rubrik Nr. 10 die  
Gattung und Nummer der amtlichen Ausfertigung mit dem  
Namen des Amtes berufen, die Zahl der dazu gehörenden  
Collien aber und deren Gesamtgewicht bloß summarisch an-  
gesetzt. Unter der Rubrik Nr. 7 braucht dann bloß die all-  
gemeine Bezeichnung „Waaren“ angesetzt zu werden.

Der Inhalt der Hauptübersicht ergibt sich aus dem For-  
mular B.

**B. Besondere Bestimmungen.**

**I. Für den Eintritt über die Rolllinie.**

**Verfahren des Eintrittsamtes, wenn es an der Fortsetzung einer Bahn gelegen ist. Uebergabe der Ladungslisten an das Eintrittsamt,**

aa. in dreifacher Ausfertigung.

**§. 19.** Unmittelbar nach dem Einlangen des Wagen-  
ges bei dem Eintrittsamte, oder falls mit demselben das  
ländische Austrittsamt zusammen gelegt ist, nach geschehener  
fertigung von Seite des letzteren, hat der Bestellte der  
senbahn (der Zugführer) die Ladungslisten in dreifacher  
sfertigung sammt den dazu gehörenden Waarenerklärungen,  
achtbriefen u. s. w. und in dem unter §. 18 erwähnten  
e die Hauptübersicht (diese nur in einfacher Ausfertigung)  
n Eintrittsamte zu überreichen.

Das dritte Pare der Ladungslisten ist dazu bestimmt,  
ch geschehener Stellung der Waare zu dem Zollamte, an  
ches dieselben mittelst Ansagescheines angewiesen wurden,  
ch beigefügter Bestätigung von dem Zollamte der Eisen-  
hnverwaltung ausgefolgt zu werden (§§. 27 und 39 lit. b).  
erden die Ladungslisten nur in zweifacher Ausfertigung  
erreicht, so unterbleibt die Zurückstellung eines Pares.

Wird der Wagenzug von der Grenze bis zum Eintritts-  
amte amtlich begleitet, so ist diese Hauptübersicht den Beglei-  
den schon an der Grenze zu übergeben.

bb. in einfacher Ausfertigung.

**§. 20.** Ueber jene Waaren und Effecten, welche beim  
ntrittsamte oder auf einer weiter landeinwärts gelegenen  
ation, wo sich aber kein Zollamt befindet, die Eisenbahn  
lassen und die folglich beim Eintrittsamte vollständig zoll-  
tlich abgefertigt werden sollen, braucht die Ladungsliste nur  
einfacher Ausfertigung überreicht zu werden.

**Verfahren des Eintrittszollamtes, wenn sich das-  
selbe am Anfang einer Bahn befindet.**

**§. 21.** Werden an einem Grenzpunkte, wo eine Eisen-  
ahn anfängt (also nicht als die Fortsetzung einer fremden  
isenbahn sich darstellt), zu einem Zollamte Güter behufs der

Verladung in das Zollgebiet oder durch dasselbe auf die Eisenbahn gebracht, so ist zu unterscheiden, ob

- a) dieselben vor der Uebergabe an die Eisenbahn dem ihrer Bestimmung entsprechenden Zollverfahren vollständig unterzogen, folglich verzollt oder mittelst Begleitscheines angewiesen und im letzteren Falle, soweit dieß nach den bestehenden Vorschriften erforderlich ist, unter Collienverschluß gelegt worden sind, oder ob
- b) das im §. 3 zugestandene abgekürzte Verfahren in Anwendung kommen soll.

Zu a. Im ersteren Falle bedarf es nicht der Verladung solcher Güter in Coulißswagen unter Ladungsraumverschluß.

Zu b. Sollen aber solche Güter, sofern dieß nach den besonderen, für die betreffende Eisenbahn erlassenen Bestimmungen gestattet ist, mittelst bloßen Ansagescheines an ein Zollamt im inneren Zollgebiete zur schließlichen Abfertigung angewiesen werden, so sind dieselben vor der Verladung auf die Eisenbahnwagen mit der vorgeschriebenen zweifach angefertigten Waarenerklärung zu dem Zollamte zu stellen, welches die äußere Besichtigung der Collien vornimmt, sich dadurch von ihrer Uebereinstimmung in Bezug auf Beschaffenheit, Anzahl und Zeichen mit den Angaben der Erklärung überzeugt, und daß dies geschehen, auf beiden Exemplaren der Erklärung bestätigt. Eine Abwiegung oder die innere Untersuchung geschlossener Collien ist in der Regel nicht vorzunehmen, wenn nicht der dringende Verdacht einer unrichtigen Angabe und eines beabsichtigten Unterschleifes obwaltet. Von der Richtigkeit der Gewichtsangabe kann sich im Einvernehmen mit der Eisenbahnverwaltung bei Gelegenheit der Gewichtserhebung zum Behufe der Bemessung der Frachtgebühr Ueberzeugung verschafft werden, wobei das von der Eisenbahnverwaltung etwa ermittelte Wiener Gewicht durch Anwendung der dem Zolltarife beigelegten Tabelle I, b auf Zollgewicht zu reduciren ist. Auch das Reisegepäck ist auf ähnliche Weise vor der Verladung zum Zollamte zu besichtigen; doch wird hier in der Regel von der Eisenbahnverwaltung selbst auf die vor-hergängige Revision des Reisegepäcks und Verzollung der darunter befindlichen Gegenstände gedrungen werden.

Die Ausfertigung des Ansagescheines findet erst auf Grund der nach, unter zollamtlicher Aufsicht geschehene Verladung von der Eisenbahnverwaltung verfaßten Ladungslisten statt, welche in dreifacher Ausfertigung (§. 19) zu überreichen sind.

**c. Verfahren des Eintrittsamtes nach Uebernahme der Ladungslisten.**

**§. 22.** Nach Uebernahme der Ladungslisten überzeugt **h** das Zollamt, und zwar, wenn mit demselben das ausländische Austrittsamt zusammengelegt ist, im Einvernehmen mit diesem von der Beobachtung der Bestimmungen des §. 4 durch Revision der Locomotive, Tender und Personenwagen, in der Uebereinstimmung der Hauptübersicht B mit den Ladungslisten A, sowie dieser mit den ihnen beigegebenen Urkunden und mit den Nummern u. s. w. der Wagen.

Ist der Wagenzug aus dem Auslande unter Ladungsumverschluß angelangt, so hat das Amt auch von der Unverletztheit dieses Verschlusses sich zu überzeugen.

Nach Vollziehung dieser Prüfung schreitet das Amt (im Falle der Zusammenlegung mit dem ausländischen Austrittsamt nach vollzogener Amtshandlung des Letzteren) zur Anlegung des Verschlusses der Ladungsräume nach §. 8. Der Gegenstände, welche auf offenen Wagen unter Verschluß u. s. w. aus dem Auslande einlangten, von der ausländischen Zollbehörde angelegte ämtliche Verschluß ist, sofern derselbe nicht von dem ausländischen Austrittsamt abgenommen wurde, zu besichtigen und wenn dieser Verschluß unverletzt und genügend befunden wird, ungeändert zu befestigen und in der Ladungsliste anzumerken.

**d. Ausfertigung des Ansagescheines.**

**§. 23.** Hierauf fertigt das Zollamt für jeden einzelnen Bestimmungsort (Wien, Brünn, Pest u. s. w.) einen Ansageschein (Muster 4 und 15 des Amtsunterrichtes vom Jahre 1853) aus, schließt ein Exemplar der Ladungsliste dem Ansagescheinregister bei und übergibt den oder die Schlüssel im Wagenverschlusse, dann den Ansageschein, dessen Nummer und Datum auf jedem Exemplare der Ladungsliste ersichtlich zu machen ist, mit einem Exemplare der Ladungsliste sammt den dazu gehörigen Urkunden unter versiegeltem, an das Zollamt des Bestimmungsortes adressirten Umschlage oder in der dazu bestimmten versperreten Tasche, das dritte Exemplar der Ladungsliste aber, wenn ein solches überreicht wurde (§. 19), offen der Begleitungsmannschaft oder, wenn der Wagenzug ohne ämtliche Begleitung entlassen wird, dem Zugführer. Die Hauptübersicht ist mit dem ersten Ladungscheine dem Ansagescheinregister beizuschließen.

## e. Schleunige Abfertigung.

**§. 24.** Die Abfertigung der unter Raumverschluß mittelst Ansagescheines an ein anderes Amt anzuweisenden Waaren und Reiseeffecten hat nach §. 7 mit solcher Beschleunigung zu geschehen, daß der Zug nicht über die im Fahrplane bestimmte Zeit aufgehalten werde.

## f. Fahrpostsendungen.

**§. 25.** Fahrpostsendungen sind nach den bestehenden Anordnungen der Erlässe vom 15. October 1850, Z. 30641 bis 1724, und vom 27. Juli 1853, Z. 448 — I. N. C., zu behandeln.

## g. Verfahren des Zollamtes am Bestimmungsorte.

**§. 26.** Unmittelbar nachdem der Wagenzug in dem Bahnhofe des Bestimmungsortes zum Stillstehen gebracht worden ist, übergibt der mit der amtlichen Begleitung oder mit deren Leitung beauftragte Angestellte oder der Zugführer (§. 23) dem Zollamte oder der im Bahnhofe befindlichen Abtheilung desselben sowohl die unter Siegel gelegten (oder in einer versperrten Tasche befindlichen) Papiere sammt Schlüssel, als die offen übernommene Ladungsliste.

## aa. Schleunige Abfertigung der gebührenfreien Reiseeffecten.

Das Zollamt überzeugt sich von der Unverletztheit des Raumverschlusses an den Frachtwagen und von der Uebereinstimmung der letzteren mit dem Ansagescheine sammt Ladungslisten, endlich von dem Vorhandensein der in diesen letzteren als beigegeschlossen bezeichneten Urkunden, schreitet dann vor Allem zur Eröffnung des Wagens, in welchem die Reiseeffecten geladen sind, und stellt diese, wenn bei deren Untersuchung Gegenstände, welche einer Gebührenentrichtung unterliegen, nicht vorgefunden werden, zur Verfügung der Eisenbahnverwaltung.

## bb. Behandlung der übrigen Frachtgegenstände.

**§. 27.** Langt der Wagenzug zur Nachtzeit an, so bleiben die übrigen Frachtwagen ohne Eröffnung des Raumverschlusses einstweilen unter amtliche Aufsicht gestellt, bis mit Rücksicht auf den §. 118 der Zoll- und Staatsmonopolordnung, dann §. 7 der gegenwärtigen Vorschrift die weitere

itshandlung stattfinden kann, wo dann das Zollamt die igen öffnet, sich von der Uebereinstimmung der Ladung Absicht auf die Menge und äußere Beschaffenheit der Aien mit der Ladungsliste überzeugt, auf der Rückseite des sagescheines den Tag und die Stunde des Eintreffens tätigt, die Nachweisung der weiteren Verbuchung (die fort- sende Zahl des Erklärungsregisters oder des neuen An- escheinregisters) beifügt und dann den eingelangten An- eschein dem Amte, welches denselben ausstellte, zurück- bet.

Die Waarencollien werden unter Beiziehung des dazu timmten Angestellten der Eisenbahn unter ämtlichen Ver- luß gelegt und auf Grundlage der mit den Frachtbriefen u. s. w. egten Ladungsliste in die ämtlichen Magazine aufgenommen, z zweite Exemplar der Ladungsliste aber, wenn ein solches t dem Ansagescheine einlangte (§§. 19 und 23), wird, mit : Uebernahmebestätigung des Zollamtes versehen, der Eisen- nverwaltung ausgesolgt.

Durch diese Uebernahmebestätigung übernimmt jedoch der aatsschaz nach §. 234 der Zoll- und Staatsmonopolz- mung, nur für die Zahl der Päckc oder Behältnisse, keines- gß aber für die angegebene Gattung, Beschaffenheit und enge der Waaren oder Effecten eine Haftung.

Die mit den Eisenbahnzügen eingelangten Waaren sind, erne der Fall ihrer Verbuchung im Niederlagsregister ein- tt, in diesem Register eigens als solche mit Berufung auf : Ladungsliste ersichtlich zu machen.

Sind die Niederlagen des Zollamtes von dem Bahnhofe tfernt, ohne mit diesem durch eine Schienenbahn in Ver- idung zu stehen, so geschieht die Fortschaffung der von : Eisenbahnwagen abgeladenen Waarencollien vom Bahn- je zum Zollamte unter fortwährender Aufsicht der Organe, wohl der Finanzbehörde als der Eisenbahnverwaltung, auf agen der Eisenbahnunternehmung mit Raumverschluß gegen iststellung eines mit einer neuen nur in Einem Exemplar szufertigenden Ladungsliste zu belegenden Ansagescheines n Seite der im Bahnhofe befindlichen Abtheilung des Zoll- ites.

Das lehtere stellt die neue Ladungsliste nach beigefügter tätigung des Eintreffens und der weiteren Verbuchung an : Bahnhofabtheilung zurück.

In diesem Falle sind die Waarencollien, wenn nach dem

Erachten der Eisenbahnverwaltung die Anlegung des amtlichen Collienverschlusses im Bahnhofe selbst mit Rücksicht auf die Raumverhältnisse des letzteren nicht ohne Störung des Bahnbetriebes stattfinden könnte, erst nach ihrem Einlangen auf dem Amtsplatze des Hauptzollamtes der Anlegung der amtlichen Bleisiegel zu unterziehen. Wenn das Amt in großer Nähe des Bahnhofes sich befindet, kann mit Bewilligung des Finanzministeriums von der Ausstellung neuer Ladungslisten Umgang genommen werden.

Es wird gestattet, daß von der im zweiten Absatze des §. 27 der Vorschrift über das Zollverfahren für den Verkehr auf den die Zolllinie berührenden österreichischen Eisenbahnen vom 18. September 1857, Z. 34145—674 (BB. Nr. 45, S. 444), lediglich zum Behufe der Einlagerung in die zollamtlichen Magazine angeordneten Anlegung des amtlichen Collienverschlusses an die unter Raumverschluß mittelst Eisenbahnen aus dem Auslande oder aus den Zollausschlüssen einlangenden Waaren abgegangen werde.

Wenn jedoch die Anlegung des zollamtlichen Collienverschlusses an solche Waaren von der Partei, welche darüber zu verfügen hat, gewünscht wird, so hat dieselbe zu geschehen. (FZ. 21. September 1861, Z. 4670, RGV. Nr. 94.)

cc. Fortsetzung.

**§. 28.** Das Zollamt hat die auf die vorbezeichnete Art eingelagerten Waaren jenem Verfahren zu unterziehen, welches ihrer aus der vorliegenden oder nachträglich einzubringenden Erklärung entnehmbaren Bestimmung entspricht.

dd. Bedingte Anwendung der für Fahrpostsendungen gestatteten Ausnahme von den allgemeinen Zollvorschriften auf Eisenbahnsendungen.

**§. 29.** Mit Rücksicht auf die Eigenthümlichkeit des durch die Eisenbahnen vermittelten Waarentransportes wird unter Vorbehalt des Widerrufs im Falle eines Mißbrauches gestattet, daß die unter Beobachtung der Bestimmungen dieser Vorschrift durch Eisenbahnzüge aus dem Auslande oder einem Zollausschlusse eingelangten Waaren und Effecten in Absicht auf die für das Anweisungsverfahren vorgeschriebene Sicherstellung und jene, welche aus dem Auslande einlangen, auch in Absicht auf die Zulässigkeit einer nachträglich einzubringenden Erklärung oder der Verzollung nach dem Ergebnisse der zollamtlichen Untersuchung, auf gleiche Art behandelt werden, wie jene Sendungen, welche durch die Postwagenanstalt einlangen und in der Postwagenkarte gehörig eingetragen erscheinen (§. 136 der Zoll- und Staatsmonopolsordnung und §. 197 des Amtsunterrichtes für die ausübenden Kemter vom



hre 1853). Dagegen soll die Eisenbahnverwaltung verpflichtet sein, in jenen Fällen, wo von der Partei, für welche eine Sendung bestimmt ist, nicht längstens binnen drei Monaten vom Tage der amtlichen Einlagerung dem Zollamte

Annahme der Sendung angezeigt, und die tarifmäßige Klärung, soferne dieselbe nicht schon mit der Waare eingelangt wäre, beigebracht wird, oder wenn noch vor Verlaufs der Frist der im §. 168 der Zoll- und Staatsmonopolordnung vorgesehene Fall eintritt, auf Verlangen des Amtes die Sendung unter Ladungsraumverschluß mit Beobachtung des für Durchfuhrgüter vorgeschriebenen Verfahrens unter eigener Haftung ins Ausland zu schaffen und Lagerzins zu entrichten.

**Für den Austritt von Ausfuhr- und Durchfuhrwaaren.**

**a. Zollamtliche Abfertigung der Ausfuhr- und Durchfuhrgüter.**

**§. 30.** Ausfuhr- und Durchfuhrgüter, welche aus dem inneren Zollgebiete auf der Eisenbahn über die Zolllinie ins Ausland oder in einen Zollausschluß gesendet werden sollen, ohne an der Zolllinie der gewöhnlichen Untersuchung unterworfen zu werden, sind dem gesetzlichen Zollverfahren schon in einem an der Eisenbahn gelegenen Zollamte im inneren Zollgebiete zu unterziehen.

**b. Verfahren des Zollamtes im Orte der Versendung.**

**§. 31.** Das Zollamt im Orte der Versendung hat in jedem solchen Falle die für den Austritt von Ausfuhr- oder Durchfuhrsendungen vorgeschriebenen Amtshandlungen, also auch Umstände die äußere Besichtigung und die theilweise nähere Untersuchung zu pflegen, und die betreffenden Ausfertigungen und amtlichen Bestätigungen in der Art vorzunehmen, wie es die bestehenden Vorschriften für jene Ausfuhrämter vorzeichnen, vor denen noch ein Ansageposten vor der Zolllinie aufgestellt ist.

**§. 32.** Befindet sich das Zollamt nicht im Bahnhofe selbst, so ist die Sendung unter Ladungsraumverschluß und unter amtlicher Begleitung in den Bahnhof zu schaffen.

Im Bahnhofe wird zuerst der ämtliche Verschluß, wenn derselbe noch an einem oder dem anderen Waarenbehältnisse vorhanden wäre, abgenommen, worauf sodann die Waaren unter ämtlicher Aufsicht in die zur Anlegung des Ladungsraumverschlusses eingerichteten Eisenbahnfrachtwagen, und zwar die Durchfuhrwaaren, sowie jene Ausfuhrwaaren, deren Austritt über die Zolllinie erwiesen werden muß, abgesondert von anderen Ausfuhrwaaren verladen und endlich die einzelnen Wagen oder Wagenabtheilungen unter Ladungsraumverschluß gelegt werden.

**§. 33.** Nach Anlegung dieses Verschlusses weist das Zollamt auf Grundlage der von der Eisenbahnverwaltung in doppelter Ausfertigung zu übergebenden Ladungsliste, auf welcher die dazu gehörenden zollämtlichen Ausfertigungen (Begleitscheine und Declarationscheine) zu berufen sind, mittelst Eines Ansagescheines die gesammte Waarensendung an das Zollamt, über welches der Austritt auf der Eisenbahn zu erfolgen hat (Bodenbach, Oderberg, Triest u. s. w.), an, hält jedoch die zu den einzelnen Waarenpartien gehörenden zollämtlichen Ausfertigungen zurück, und übergibt dem Führer des Zuges ein Exemplar der Ladungsliste offen, das andere sammt dem Ansagescheine und dem Schlüssel zum Wagenverschlusse unter versiegeltem Umschlage oder in der dazu bestimmten versperrten Tasche.

#### c. Verfahren des Zollamtes an der Zolllinie.

**§. 34.** Das Zollamt an oder in der Nähe der Zolllinie, welchem die Ueberwachung des wirklichen Austrittes obliegt, hat nach dem Einlangen des Zuges den Ansageschein sammt Ladungslisten zu übernehmen, von deren Uebereinstimmung mit der Anzahl und der Bezeichnung der Wagen, dann von der Unverletztheit des Ladungsraumverschlusses des letzteren sich zu überzeugen, diesen Verschluß zu öffnen und wenn ein gegründeter Anlaß zur Untersuchung der Ladung nicht vorhanden ist, dieselbe über die Zolllinie zu entlassen.

Dort, wo das Amt mit dem ausländischen Eintrittsamte zusammengelegt ist, hat die Entlassung über die Zolllinie im Einvernehmen mit dem letzteren zu geschehen und ist daher die Sendung diesem Amte zu übergeben.

Bis dieses geschehen kann, sind Wagen und Ladung unter ämtlicher Aufsicht zu halten. Ist das Grenzaustrittsamte so

legen, daß von demselben aus die Eisenbahnstrecke bis zur Zolllinie nicht genau beobachtet werden kann, so hat der Austritt unter ämtlicher Begleitung zu geschehen.

**§. 35.** Das Grenzaustrittsamt hat, und zwar unter Beobachtung der etwa in Folge Uebereinkommens mit dem Nachbarstaate vorgeschriebenen Modalität den wirklich gegebenen Austritt auf beiden Exemplaren der Ladungsliste zu bestätigen, und ein mit dieser Bestätigung versehenes Exemplar der Ladungsliste, unter Anschluß des Ansagescheines, auf welchem der Zeitpunkt des Eintreffens anzusetzen ist, dem Zollamte, welches den Ansageschein ausstellte, zurückzusenden. Das zweite Exemplar der bestätigten Ladungsliste ist der Verfertigung beizuschließen, welche das Amt über die von innerindigen Zollämtern eingelangten Ansagescheine für den Verkehr auf Eisenbahnen zu führen hat.

**. Schließliches Verfahren des Zollamtes im Orte der Versendung.**

**§. 36.** Das Zollamt, welchem die bestätigte Ladungsliste und der Ansageschein zukommen, hat beide der bezüglichen Post seines Ansagescheinregisters beizuschließen, dann auf Grund und mit Berufung der Post dieses Registers auf den zurückbehaltenen ämtlichen Ausfertigungen (Begleitscheinen der Declarationscheinen) und Bestätigungen die vorgeschriebenen Ergänzungen vorzunehmen und erst dann, wenn dieses geschehen, die Bestätigungen über Durchfuhrsendungen, dann aber solche Ausfuhrgüter, deren Austritt von der Partei auszuweisen werden muß, auszuhändigen.

**II. Für den Ein- und Austritt solcher Durchfuhrsendungen, welche das Zollgebiet in ununterbrochenem Eisenbahntransporte durchziehen.**

**. Gestattung des Ansageverfahrens für Waaren, welche das Zollgebiet in ununterbrochenem Eisenbahntransporte passiren.**

**§. 37.** Es wird gestattet, Durchfuhrgüter, welche das Zollgebiet in ununterbrochenem Eisenbahntransporte durchgehen, mittelst des bloßen Ansagescheinverfahrens, somit ohne innere zollämtliche Untersuchung beim Ein- und Austritte auszufertigen, wenn folgende Bedingungen vereint erfüllt werden:

**b. Bedingungen dieser Gestattung.****aa. Ladungsraumverschluß.**

- a) Der Transport solcher Durchfuhrgüter hat unter Ladungsraumverschluß in Wagen, welche mit der unter §. 4 vorgeschriebenen Einrichtung versehen sind, und zwar in der Regel ohne Umladung während des Durchzuges zu geschehen.

**bb. Abgesonderte Verladung.**

- b) Solchen Durchfuhrgütern dürfen andere im Zollgebiete verbleibende Waaren in demselben Wagen oder in derselben verschlossenen Wagenabtheilung nicht beigeladen werden.

**cc. Erfordernisse der Erklärung.**

- c) Die in zweifacher Ausfertigung einzubringende Erklärung muß 1. den Inhalt der Sendung wenigstens nach den allgemeinen Benennungen der Tarifsabtheilung (z. B. Baumwollwaaren, Seidenwaaren, kurze Waaren u. s. w.) der Wahrheit gemäß angeben, und 2. die Verbindlichkeit zum Erlage des höchsten, in dem jeweiligen Zolltarife festgesetzten Eingangszolles (also nach dem Tarife vom 5. December 1853 zum Erlage des Betrages von 250 fl. für den Zollcentner) und der hienach zu bemessenden Strafe für den Fall des nicht erwiesenen Wiederaustrittes der in das Zollgebiet eingetretenen Waare ausdrücken.

**dd. Haftung der Eisenbahnverwaltungen.**

- d) Wurde die Erklärung nicht von einer bekannten sicheren Person im Sinne des §. 134 der Zoll- und Staatsmonopolordnung ausgefertiget, oder ist die, wenn auch von einer sicheren Person ausgefertigte Erklärung mit dem unter lit. c Zahl 2 vorgeschriebenen Erfordernisse nicht versehen, so haften die Eisenbahnverwaltungen, durch deren Vermittelung der Transport durch das Zollgebiet stattfindet, für die Erfüllung der unter lit. c Zahl 2 erwähnten Verbindlichkeit. Diese Haftung trifft zunächst jene Bahnverwaltung, gegen welche der Beweis vorliegt, daß die in ihrer Ladungsliste aufgeführte Waare zur Zeit der Uebergabe an das die Sendung abfertigende Zollamt nicht mehr vorhanden war. Wenn jedoch darüber ein Zweifel obwaltet, auf welcher Bahnstrecke die

Waare in Verstoß gerieth oder unterschlagen wurde, so haften die erwähnten Eisenbahnverwaltungen solidarisirlich sowohl miteinander als mit dem Aussteller der Erklärung.

. Entrichtung des höchsten Durchfuhrzolles unter Haftung der Eisenbahnverwaltungen.

- e) Der Durchfuhrzoll ist, soferne dessen Entrichtung überhaupt stattfindet, mit dem höchsten tarismäßigen Betrage, somit für Strecken, welche zehn österreichische Meilen überschreiten, dormal nach dem Tarife vom 5. December 1853 mit 15 Kreuzer Conventionismünze, für den Durchzug aus oder nach dem deutschen Zollvereine aber mit 10 Kreuzer für den Zollcentner und zwar in der Regel bei dem Austrittsamte zu entrichten und es haften für dessen Entrichtung die Eisenbahnverwaltungen wie zu lit. d) solidarisch.

Wird der Durchfuhrzoll sammt Nebengebühr auf ausdrückliches Verlangen des Declaranten oder der Eisenbahnverwaltung beim Eintrittsamte eingehoben, so hat das Amt diese Gebühren im Einnahmeregister mit Verufung auf die betreffende Post des Ansagescheinregisters zu verbuchen, deren Entrichtung mittelst Zollquittung zu bestätigen und auf Einem Exemplare der Erklärung die geschehene Einhebung und Verbuchung ersichtlich zu machen.

Die Durchfuhrzölle und die ihre Stelle vertretenden Ausgangszölle sind mit dem Gesetze vom 17. August 1862, RGZ. Nr. 56, aufgehoben worden.

#### ff. Ueberschrift der Ladungsliste.

- f) Die Uebernahme der Verbindlichkeit zu der unter lit. d) und e) erwähnten Haftung wird schon durch die Ueberschrift der betreffenden Ladungsliste ausgedrückt, welche zu lauten hat: Ladungsliste über Waaren, welche zur Durchfuhr durch das österreichische Zollgebiet im ununterbrochenen Eisenbahntransporte mittelst Ansageverfahrens bestimmt sind.

#### c. Verfahren des Eintrittsamtes.

§. 38. Das Eintrittsamte hat nach den Bestimmungen der §§. 21 lit. b) und rücksichtlich 22 und 23 vorzugehen und die Durchfuhrwaaren mittelst Ansagescheines an das Austrittsamte anzuweisen.

**d. Verfahren des Austrittsamtes.**

**§. 39.** Das Austrittsamt hat sich nach den Anordnungen der §§. 34 und 35, jedoch mit folgenden Abweichungen zu benehmen:

- a) An das Eintrittsamt oder an das Zwischenamt, von welchem der letzte Ansageschein ausgefertigt wurde, ist nur der von demselben ausgestellte Ansageschein mit der Bestätigung des Austrittes und der im Erklärungsregister geschehenen Verbuchung versehen zurückzusenden.

Es ist nämlich die mit dem Ansagescheine zum Austritte eingelangte Ladung von Durchfuhrwaaren bei dem Austrittsamt sogleich in dem Erklärungsregister, und zwar mit Beobachtung des Finanzministerialerlasses vom 11. Nov. 1853, Z. 1049/I. N. C., folglich unter Einer Post des genannten Registers, jedoch mit Unterscheidung der einzelnen Erklärungen durch Beifügung fortlaufender Zahlen zu verbuchen und diese Post mit einem Exemplare der mit der Austrittsbestätigung versehenen Ladungsliste zu belegen. Hinsichtlich des weiteren Verfahrens ist zu unterscheiden:

1. ob die Sendung in der Durchfuhr zollfrei zu behandeln ist, oder der Durchfuhrzoll bereits bezahlt wurde, oder
2. ob ein Durchfuhrzoll einzuheben ist.

1. Da nach §. 22, Z. 24, der Vorerinnerung zum Zolltarife vom 5. December 1853, jene Durchfuhrwaaren, welche über die Seeküste Oesterreichs ein- und in was immer für einer Richtung austreten, vom Durchfuhrzolle, folglich nach §. 26, Z. 2 und 3, auch vom Siegel- und Bettelgelde befreit sind, so ist bezüglich der von Triest im ununterbrochenen Eisenbahntransporte mittelst Ansagescheines über ein an der Eisenbahn gelegenes Grenzamt (dermal Bodenbach, Oderberg, Szczakowa) durchgeführten Waaren durch die Verbuchung der Sendung im Declarationsregister und die Bestätigung des Austrittes das Durchfuhrzollverfahren als geschlossen anzusehen, somit die betreffende Post dieses Registers mit einem Exemplare der Erklärung, auf welchem der Zeitpunkt des geschehenen Austrittes ersichtlich zu machen ist, zu belegen, das zweite, gleichfalls mit der Austrittsbestätigung versehene Exemplar der Erklärung aber ist der Eisenbahnverwaltung, welche die Sendung zum Austritte stellte, auszufolgen. Auf

leiche Art ist zu verfahren, wenn ausnahmsweise der Durchfuhrzoll sammt Zettelgeld bereits beim Eintrittsamte berichtet wurde (§. 37 lit. e), es ist jedoch in einem solchen Falle ein Exemplar der Erklärung dem Declarationsregister beizuschließen auf welchem die geschehene Verbuchung dieser Gebühren vom Eintrittsamte ersichtlich gemacht worden ist.

2. Tritt der Fall der Einhebung des Durchfuhrzolles ein, so ist auch das Zettelgeld wie für Begleitscheine, und zwar für jede mittelst besonderer Erklärung eingelangte Sendung, keineswegs aber die Siegelgebühr einzuheben, und mit Verweisung auf die betreffende Post des Einnahmeregisters, unter Beilegung eines mit der Austrittsbestätigung versehenen Exemplares der Erklärung zu verbuchen.

Das zweite mit der Bestätigung des Austrittes und der geschehenen Gebührenentrichtung versehene Exemplar der Erklärung (Declarationschein) ist der Eisenbahnverwaltung, wenn hier die Gebühr unmittelbar von dem Declaranten oder von dessen Bevollmächtigten, als welcher auch der in der Erklärung genannte Empfänger der Waare anzusehen ist, entrichtet wurde, diesem auszufolgen.

b) Das mit der Bestätigung des Austrittes versehene zweite Exemplar der Ladungsliste, wenn ein solches mit dem Ansaßschein einlangte (§§. 19 und 23), ist der Eisenbahnverwaltung jedoch erst dann auszufolgen, wenn die für die einzelnen mit besonderen Erklärungen durchgeführten Waarenpartien zu entrichtenden Durchfuhrzoll- und Nebengebühren vollständig berichtet worden sind.

c) Da die Verbuchung der in ununterbrochenem Eisenbahntransporte mittelst Ansaßscheines transitirenden Waaren beim Austrittsamte jedenfalls im Erklärungsregister stattfindet, so sind solche Sendungen in die nach dem Schlusse des §. 35 zu führende Vormerkung nicht aufzunehmen.

d) Bei welchem Amte die zur Durchfuhr etwa erforderliche besondere Bewilligung einzubringen ist.

**§. 40.** Soll ein Gegenstand, zu dessen Durchfuhr eine besondere Bewilligung erforderlich ist, auf die unter §. 37 bezeichnete Art durchgeführt werden, so muß die Bewilligung schon beim Eintrittsamte eingebracht und von diesem einem Exemplare der Erklärung beigezeichnet und angestempelt werden.

**C. Strafbestimmungen.**

**§. 41.** Jener Bestellte der Eisenbahnverwaltung, u dessen Fertigung die in dieser Vorschrift vorgeschriebenen Ladungslisten überreicht werden, ist als hiezu von der Eisenbahnverwaltung bevollmächtigt anzusehen.

Dem Zugführer eines nach den Bestimmungen d. Vorschrift zu behandelnden Waarentransportes liegen, u Haftung der Eisenbahnverwaltung, die gesetzlichen Verpflichtungen des Waarenführers ob, soferne nicht gegenwärtig die Vorschrift eine Ausnahme festsetzt.

Uebertretungen dieser Vorschrift sind nach dem für Untersuchung und Bestrafung von Zollgefälsübertretungen vorgeschriebenen Verfahren zu behandeln, und wenn da eine andere Strafbestimmung nicht Anwendung findet, der im §. 372 des Gefälsstrafgesetzes vom 11. Juli 1857 festgesetzten Vermögensstrafe von 2—50 Gulden zu ahnd.

Eisenbahnangestellte, welche wegen Schleichhandels einer schweren Gefälsübertretung gegen die Vorschriften den Waarenverkehr oder wegen einer Postgefälsverkürzung rechtskräftig verurtheilt wurden, dürfen bei Eisenbahnzügen, welche die Zolllinie überschreiten, nicht verwendet werden.

### **Zollzugsverordnung zur Vorschrift vom 18. Sept. 1857 (F. M. 19. October 1857),**

in Betreff des Zollverfahrens für den Verkehr auf den die Zolllinie rührenden österreichischen Eisenbahnen.

(An die Finanzlandesdirectionen in Wien, Prag, Brünn, Krakau, Graz, an die ungarischen Finanzlandesdirectionsabtheilungen in Ofen, Preßburg, Debenturg.)

(F. M. 18. September 1857, Z. 74145. Siehe Abg. des F. M. 1857)

### **Nachträgliche Bestimmungen zu der Vorschrift vom 18. Sept. 1857 über das abgekürzte Zollverfahren den Eisenbahnverkehr.**

Erl. d. Min. der Finanzen und des Handels vom 8. November 1861, Nr. 114, giltig für sämtliche Länder des allgemeinen Zollgebietes

Die fortschreitende Entwicklung des österreichischen Eisenbahnverkehrs hat einige nachträgliche Bestimmungen zu der Vorschrift vom 18. Sept.



**RGV. Nr. 175**, über das abgekürzte Zollverfahren für den Verkehr auf Eisenbahnen nothwendig gemacht, welche zum Zweck haben, dem Handel jede mit der Sicherheit des Zollgefälles verträgliche Erleichterung zu gewähren.

Dieselben bestehen in folgenden:

.... 2. Soferne die unter §. 37 der Vorschrift vom 18. Sept. 1857 vorgezeichneten Bedingungen erfüllt werden, kann das unter den §§. 37 bis 40 normirte abgekürzte Durchfuhrzollverfahren nach dem jetzigen Stande der Eisenbahnen auch auf anderen als den, unter Zahl 5 der Verordnung vom 18. September 1857 genannten Routen, z. B. zwischen Triest, Salzburg, Passau, Wobench, Bittau, Oberberg, Szczakowa einerseits und Bazias andererseits oder umgekehrt, überhaupt zwischen allen jenen an den Grenzen des Zollgebietes gelegenen Zollämtern stattfinden, welche durch Eisenbahnen mit einander in ununterbrochener Verbindung stehen.

3. Ausnahmsweise kann von der Bestimmung unter §. 32 der Vorschrift vom 18. September 1857, wonach Durchfuhrwaaren und Ausfuhrwaaren, deren Austritt über die Zolllinie nachgewiesen werden muß, abgesondert von anderen Austrittswaaren zu verladen sind, mit Bewilligung des Vorstehers des Zollamtes, welches den Ansageschein auszufertigen hat, abgegangen werden, wenn die Menge der Waaren ersterer Art zu gering ist, um eine Wagenabtheilung zu füllen.

4. Eisenbahnsendungen, welche unter Ansageschein in einem der beiden Bahnhöfe Pest und Ofen einlangen, um über den anderen Bahnhof auf der Eisenbahn weiter befördert zu werden, können, wenn der Transport zwischen den Bahnhöfen in Ofen und Pest unter amtlicher Begleitung auf die, unter Zahl 4 der Verordnung vom 18. September 1857, **RGV. Nr. 175**, vorgeschriebene Art stattfindet, mittelst neuen Ansagescheines von einem Bahnhofe an den anderen angewiesen werden. Wenn hiebei eine Theilung der in der Ladeliste verzeichneten Ladung nicht stattfindet, so kann die Ausstellung einer neuen Ladeliste unterbleiben. Den Versendern liegt ob, sowohl in den Frachtbriefen, als in den Erklärungen ersichtlich zu machen, ob die Waare zur vollständigen zollamtlichen Abfertigung in demjenigen der beiden Bahnhöfe, zu welchem sie auf der Eisenbahn gelangt oder zur Einlagerung im Pester Hauptzollamte oder endlich zur unmittelbaren Weiterendung mittelst der bei dem anderen Bahnhofe beginnenden Eisenbahn oder mit Schiffen der Donau-Dampfschiffahrtsgesellschaft bestimmt ist.

5. Das schon bisher mit Erlaß vom 16. August 1858, Z. 21992—488, provisorisch gestattete Verfahren, wonach, wenn die unter Ladungsraumverschluß in Wien einlangenden Waarensendungen unmittelbar von der Eisenbahn auf ein zur Anlegung des Ladungsraumverschlusses geeignetes Wasserfahrzeug oder umgekehrt übergehen, für die Anwendung der Vorschrift vom 18. September 1857 die Wasserstraße als Fortsetzung der Eisenbahn zu betrachten ist, wird hiemit auf die, auf Eisenbahnen oder auf der Donau unter Ladungsraumverschluß in Ofen oder Pest einlangenden Waarensendungen ausgedehnt.

## **Verordnung der Ministerien der Finanzen und des Handels vom 25. October 1874, RGV. Nr. 134,**

betreffend Erleichterungen im Zollverfahren.

1. Mit Beziehung auf §. 2 der Vorschrift vom 7. Juni 1853, über einige Aenderungen des österreichischen Zollverfahrens, **RGV. Nr. 104**, wird den zur Abgabe der Erklärung verpflichteten Parteien, insbesondere dem Waarenführer und dem Empfänger gestattet, bei dem Grenz Zollamte

ober einem Amte im Innern, an welches die Waaren im Aufgabeverfahren gelangten, eine bereits abgegebene Waarenerklärung, so lange die innere Untersuchung noch nicht begonnen hat, zu ergänzen oder zu berichtigen.

Die Ergänzung oder Berichtigung einer Erklärung über die im Begleitscheinverfahren abgefertigten Waaren am Bestimmungsorte ist unter derselben Voraussetzung nur hinsichtlich der Gattung und des Nettogewichtes und nur dann zulässig, falls der amtliche Verschuß unverletzt ist und überhaupt über die Erfüllung der durch die Anweisung übernommenen Verbindlichkeit kein Zweifel besteht.

Derlei Aenderungen müssen vom Aussteller unterschrieben und vom Amte beglaubigt sein.

2. Mit Beziehung auf den §. 2 der Vorschrift vom 7. Juni 1863 wird ferner dem Waarenführer gestattet, in der Erklärung die Verzollung nach dem Ergebnisse der zollamtlichen Untersuchung (Beschaubefund) zu beantragen, wenn er über seine Ladung nur unvollständige, zur Aufsertigung der vorgeschriebenen Erklärung unzureichende Papiere besitzt, oder wenn er sonst seine Ladung nicht vollständig genug kennt und auch die Erklärung nicht seitens des Empfängers erfolgt.

In diesem Falle werden jedoch die gehörig declarirten Sendungen, auch wenn sie später eingetroffen sind, in der Abfertigung vorgezogen, die auf Beschaubefund erklärten Ladungen inzwischen auf Kosten der Parteien unter amtlicher Bewachung (Verschuß) gehalten.

3. Die im §. 29 der Vorschrift vom 18. Sept. 1857, RGW. Nr. 175, im Eisenbahnverkehre ertheilte Gestattung, die nachträgliche Einbringung einer tarifmäßigen Erklärung, beziehungsweise die Verzollung nach dem Ergebnisse der zollamtlichen Untersuchung zu bewilligen, wird bei Gegenständen zum eigenen Bedarf für Reisende der in Eisenbahnhöfen aufgestellten Zollämtern und Zollamtsexposituren unbeschränkt, bei Handels- und Gütern aber den Finanzbezirksbehörden, beziehungsweise den mit dem Wirkungskreise dieser Behörden ausgestatteten Organen bis zum Zollbetrage von 200 fl. für jede Erklärung eingeräumt.

Ausgenommen von den Begünstigungen dieses und des unmittelbar vorhergehenden Absatzes bleiben Gegenstände, zu deren Einfuhr eine besondere Bewilligung erforderlich ist, dann jene Gegenstände, welche nach dem Werthe zu verzollen sind, rücksichtlich welcher sich nach den bisherigen Vorschriften zu benehmen ist.

4. Mit Beziehung auf §. 3 lit. b der Vorschrift vom 7. Juni 1863, RGW. Nr. 104, wird nebst den Fällen der Einfuhrverzollung bei Nebenzollämtern II. Classe eine mündliche Erklärung bezüglich anderer Waaren auch dann gestattet, wenn deren Menge bei Vieh zwanzig Stück, bei anderen Waaren aber, wenn der dafür entfallende Einfuhrzoll den Betrag von 15 fl. nicht überschreitet.

5. Die nach §. 12 lit. c der Vorerinnerungen zum Zolltarife und nach Finanzministerialerlaß vom 22. Februar 1861, RGW. Nr. 26, bei der Einfuhrverzollung und bei der Güteranweisung zulässige Probeabwiegung wird bei dem Vorhandensein einer vollständigen, tarifmäßigen Erklärung bei allen Waaren gestattet, welche nach dem Rohgewichte verzollt werden, dann bei jenen, welche, wie z. B. Eisenbahnschienen, Radfränze, Radachsen u. dgl. aus gleichem Materiale und von gleicher Construction sind, so daß das Gesamtgewicht auf Grund der Abwiegung eines Theiles (Stückes) der Sendung berechnet werden kann.

6. Die Erklärung der Waaren zur Durchfuhr oder zur Anweisung an ein Innerlandsamt, welche nach dem Erlasse vom 29. November 1853, RGW. Nr. 257, unter der allgemeinen Benennung der Tarifsabtheilung gestattet ist, kann, sofern die Versendung unter vollkommen sicherndem Raumverschuß erfolgt, oder beziehungsweise sofern Anlegung eines voll-

kommen sichernden Collienverschlusses möglich ist, auch unter der gewöhnlichen, sprachgebräuchlichen oder handelsüblichen Benennung erfolgen, wenn die Sicherstellung der, dem Aussteller der Erklärung obliegenden Verbindlichkeiten mit dem Betrage der Eingangszollgebühr nach dem höchsten Satze des Tarifes geleistet, beziehungsweise die Haftung hierfür übernommen wird.

Zugleich wird gestattet, daß bei dem Vorhandensein dieser Bedingungen von der theilweisen inneren Untersuchung der Anweisungsgüter abgesehen werde, wenn es sich nicht um Fälle der Güteranweisung nach §. 123, §. 3, der Zoll- und Monopolsordnung, in welchen die Revision nach den für die Einfuhrverzollung bestehenden Bestimmungen zu vollziehen ist, dann um Fälle der Anweisung mit dem Vorbehalte auf Zoll- und Steuerrestitution, welche in bisheriger Weise abzufertigen sind, handelt.

7. Die nach §. 19 der Vorschrift vom 18. September 1857, RGV. Nr. 175, im Eisenbahnverkehre mit Ladungslisten eingehenden zollfreien Gegenstände können nach vorausgegangener Revision über mündliche Ansage der Bahnverwaltung, daher ohne Beibringung einer Declaration auf Grund der Ladelisten in freien Verlehr gesetzt werden.

8. Unter Aufrechterhaltung der im §. 37 lit. b und d der vorbezogenen Vorschrift vom 18. September 1857 normirten Haftung der Bahnverwaltungen kann bei Durchfuhrsgütern, welche das Zollgebiet im ununterbrochenen Eisenbahntransporte durchziehen, von der im §. 37 lit. c dieser Vorschrift vorgezeichneten Einbringung von Waarenenerklärungen abgesehen werden, und die Abfertigung der Ladelisten, welche mit den Frachtbriefen und den sonstigen zur Ladung gehörigen Papieren zu belegen sind, erfolgen.

Die Uebernahme dieser Haftung wird durch Unterfertigung der Ladungslisten seitens der Bahnverwaltung ausgedrückt.

9. Ueber Antrag der Bahnverwaltung und unter deren Haftung im vorstehend berufenen Umfange können bei Zollämtern und Zollamts-ergposituren, welche in Eisenbahnhöfen aufgestellt und zur Anwendung des abgekürzten Zollverfahrens nach der Vorschrift vom 18. September 1857 ermächtigt sind, die im Ansageverfahren des Eisenbahnverkehrs einlangenden Güter nicht bloß zu den im §. 3 der Einführungsverordnung vom 18. September 1857 bezeichneten Amtshandlungen, sondern auch zur Eingangsverzollung oder Einlagerung an andere, zur Anwendung dieses Zollverfahrens befugte Aemter innerhalb der Zolllinie auf Grund von Ladelisten im Anlageverfahren angewiesen werden.

10. Der im §. 12 der Vorschrift für die Anwendung des Gefälsstrafgesetzes (§. 72, §. 2, des Amtsunterrichtes für die ausübenden Aemter) festgesetzte straffrei zu behandelnde Unterschied in der Angabe der Menge wird dergestalt erhöht, daß ein Unterschied, welcher nicht zehn von hundert der angegebenen Menge ausmacht oder überschreitet, straffrei zu behandeln ist.

11. Bei den in Eisenbahnhöfen aufgestellten Zollämtern und Zollamts-ergposituren ist der eingefriedete Raum der Bahnhöfe im Sinne des §. 9 der Zoll- und Monopolsordnung und des §. 11 der Vorschrift vom 18. September 1857 als Amtsplatz zu betrachten.

# Dreizehnter Abschnitt.

## Hilfsgewerbe der Eisenbahn- unternehmungen.

### 1. Bahnhofrestaurationen.

Bei den Eisenbahnen, wo nur an einigen Stationen so lange angehalten wird, daß die Reisenden Speise und Getränke in Eile zu sich nehmen können, sind wegen des kurzen Aufenthaltes die Reisenden der Willkür der Wirthe und insbesondere der Kellner bei der Rechnung sehr ausgesetzt. Um nun derlei Unzukömmlichkeiten möglichst zu begegnen, hat die Landesstelle die Einleitung zu treffen, daß die Gewerbsleute, welche Speisen und Getränke in der Nähe der Eisenbahnstationen zu verabreichen berechtigt sind, die Preise der Speisen und Getränke durch von denselben gefertigte, und in den Speise- und Gasthauslocalitäten zu Jedermanns Einsicht liegende oder angeheftete Tarife bei Strafe von 2 fl. bis 10 fl. C. M. für jede Uebertretung zum Armeninstitute bekannt halten, und daß die Obrigkeiten die genaue Befolgung dieser Anordnung überwachen. (Hftb. 16. Oct. 1845, Pol. G. G. 133, J. 33876.)

Wenn es sich um die Errichtung von Restaurationen in den Bahnhöfen, Stationsgebäuden oder sonstigen Bahnlocalitäten handelt, so steht das Erkenntniß über das Vorhandensein des Bedürfnisses, in Beziehung auf die im Staatsbetriebe stehenden Eisenbahnen der Betriebsdirection, rücksichtlich der im Privatbetriebe stehenden Bahnen aber der politischen Gewerbsbehörde, mit vorzugsweiser Beachtung der, von der Privatbetriebsdirection dießfalls abgegebenen Erklärung zu.

Wenn das Bedürfniß der Errichtung als vorhanden anerkannt ist, so steht der Betriebsdirection das Recht zu, die in den Bahnhöfen u. s. f. errichteten Gastlocalitäten sammt der allfälligen Einrichtung an solche Personen in Bestand zu geben, welche bei sonstiger Unbedenklichkeit von der Gewerbsbehörde entweder bereits mit der erforderlichen persönlichen Gewerbsconcession zur Ausübung der Gastnahrung theilhaft sind, oder über Antrag der Direction mit dem persönlichen Betriebsrechte für die bezeichneten Localitäten und auf die Dauer des Bestandvertrages zu versehen sind. (Hftb. 12. Oct. 1855, J. 28780.)

## **2. Stellfahren von und zu den Bahnhöfen.**

Wenn es sich um die Errichtung der Stellfahren von und zu den Eisenbahnhöfen handelt, so ist die Erklärung der Betriebsdirection über das Vorhandensein des Bedürfnisses von Stellfahren bei den im Staatsbetriebe stehenden Eisenbahnen als beweiskräftig anzunehmen, bei den im Privatbetriebe stehenden Bahnen aber vorzugsweise in Beachtung zu ziehen.

Für die Beistellung der Stellfahren ist durch Ertheilung gewerblicher Concessionen an hierzu geeignete Individuen von Seite der competenten Behörde im ordentlichen Wege zu sorgen.

Insoferne dormalen bei einzelnen Bahnen hinsichtlich der Stellwagen in abweichender Vorgang besteht, ist sobald als thunlich der normale Zustand in der Art herbeizuführen, daß nicht eine der Sachlage überhaupt nicht angemessene und dem Interesse des Publikums abträgliche Verminderung der gegenwärtig zur Erleichterung des Eisenbahnverkehrs verwendeten Stellfahren stattfinde, weshalb das bisherige Verhältniß in Benützung der den Eisenbahnunternehmungen gehörigen Stellwagen noch zeitweilig insolange wird zuzulassen sein, als die Fortsetzung dieser Benützungsart bezüglich jener Stellwagen entweder durch frühere Bestände der Miethverträge bis zu deren Erlöschung bedingt ist, oder in Ermangelung anderer Personen, auf welche dieser Stellfahrenbetrieb selbständig übergehen kann, im allseitigen Interesse sich zur Einstellung nicht eignet. (S.M. 16. October 1865, S. 20392.)

## **3. Tabaktrafiken auf Bahnhöfen.**

Um einerseits das den Finanzbehörden ausschließlich zustehende Recht der Verleihung von Tabakverschleißbefugnissen zu wahren, anderseits Unzulänglichkeiten zu begegnen, wie solche durch die Sperrung der Verschleißlocalitäten in den Bahnhöfen oder durch überspannte Miethzinserforderungen seitens der Eisenbahngesellschaften herbeigeführt werden, ist die Finanzbezirksdirection zu beauftragen, künftighin stets vor der Trafikverleihung das Einvernehmen mit der betreffenden Bahndirection zu pflegen, und falls in der Nähe kein geeignetes Traficlocale vorhanden oder es sonst wünschenswerth ist, daß die Trafik auf dem Bahnhofe betrieben werde, auf die von der Bahnverwaltung vorgeschlagenen Personen Rücksicht zu nehmen, mithin die Trafik an diese zu verleihen. (S.M. 1. Jänner 1862, S. 625.)

## **4. Kohlenhandel der Eisenbahnen.**

Die Bahnverwaltung hat den in einer Bahnstation betriebenen Kohlenverschleiß bei der Gewerbebehörde anzumelden. (M. d. S. einverständl. mit d. M. d. S. u. Ueberb. 19. November 1879, S. 15047 S.M. S. 87016], G.B. 1880 : 25.)

Eine Eisenbahngesellschaft, welche auf ihren Bahnhöfen einen Verschleiß mit der auf ihren Linien verfrachteten Kohle betreibt, hat die gewerbliche Anmeldung dieses Verschleißes zu erstatten und den Gewerbeschein zu lösen. (M. d. Inn. 10. Febr. 1880, S. 15847, S.F.B. 1880 : 9.)

# Vierzehnter Abschnitt.

## Personalvorschriften.

### I. Aufnahme des Personales.

#### 1. Polizeiliche Nachfrage über die Aufnahmswerber.

Es ist von dem Handelsministerium die geeignete Verfügung in dem Sinne getroffen worden, daß den Bahnverwaltungen zum Zwecke der Beurtheilung der Tauglichkeit von Anstellungswerbern für den Betriebsdienst seitens der Polizeidirectionen Auskünfte über die Unbescholtenheit eventuell vorausgegangenen Abstrafungen der bezeichneten Individuen in dem nach dem Zwecke einer derartigen Anfrage von selbst sich ergebenden Umfange, und insoweit nicht etwa in einzelnen Fällen besondere Anstände oder überwiegende öffentliche Interessen entgegenstehen, erteilt werden. (R. d. J. 22. Juni 1877, Z. 19576, *EB.* 1877 : 75.)

#### 2. Staatsbürgerschaft.

Anlässlich des Umstandes, daß das kónigl. ungarische Communicationsministerium in seiner Verordnung vom 6. März 1876 an sämtliche Bahnverwaltungen, betreffend die Qualification der Eisenbahnaspiranten, die österreichischen Staatsbürger den ungarischen vollkommen gleichgestellt hat, hat auch das Handelsministerium die Generalinspection angewiesen, auf die Handhabung des Grundsatzes der Gleichstellung beider Staatsgebiete der Monarchie in Absicht auf die einschlägigen Qualificationsbedingungen des Eisenbahndienstes ihr Augenmerk zu richten. (*RM.* 5. April 1876, Z. 8023, *EB.* 1876 : 44.)

#### 3. Qualification der Frauen für den Eisenbahndienst.

Für die Verwendung und den Dienst von Frauen bei der Bahnansicht haben von nun an folgende Grundsätze zu gelten:

1. Jene Frauen, welche mit der Ausübung einzelner, sonst nur den Bahnwächter obliegender Functionen betraut werden sollen, müssen die für ihre Dienstleistung erforderliche Qualification besitzen, und

2. darf der Frauendienst keineswegs den männlichen vollkommen ersetzen, sondern ist mit Rücksicht auf locale Verhältnisse, auf Tageszeit und auf die Intensität des Verkehrs mehr oder weniger zu beschränken.

ad. 1. Die zum Bahndienste zu verwendenden Frauen müssen geistig und körperlich geeignet und nach Erforderniß des Lesens und Schreibens kundig sein: sie müssen durch Prüfungen für die ihnen zu übertragenden Dienstleistungen als vollkommen befähigt erkannt worden sein und sind, wenn ihnen der Dienst zur selbständigen Ausübung übertragen ist, für diese verantwortlich.

ad 2. Die Frauen dürfen wohl selbständig zum Schranken- und zum gesammten Signaldienste, in der Regel jedoch nicht zum Streckendienste verwendet werden.

Ausnahmsweise kann befähigten Frauen, nach Maßgabe der localen Verhältnisse, auch die Streckenrevision im Sinne der bahnpolizeilichen Vorschriften übertragen und können dieselben zur Beförderung der Laufzettel verwendet werden.

Der Dienst der Frauen kann in den regelmäßigen Fällen in vierfacher Richtung stattfinden:

- a) Der Bahnwächter wird durch eine Frau rücksichtlich des Schranken- und Signaldienstes substituiert, um dem Wächter während der Dauer der Substituierung die nöthige Ruhe zu schaffen.
- b) Die Frau leistet nebst dem Wächter gleichzeitig und regelmäßig den Dienst, und zwar: der Wächter den gesammten Dienst auf dem als wichtiger erachteten Standorte, die Frau jedoch den Schranken- und Signaldienst auf einem vom Wächterhause nicht zu weit entfernten zweiten Standorte.
- c) Die Frau versieht während der dienstlichen Abwesenheit des Wächters und in unvorhergesehenen Fällen den Schranken- und Signaldienst.
- d) Frauen von in der Nähe der Bahn wohnenden Partieführern oder Arbeitern versehen den Schranken- und Signaldienst, während der Streckendienst durch die eigentlichen Bahnwächter oder durch besondere Streckenwächter besorgt wird. In diesem Falle ist der Frauendienst thunlichst auf die Tageszeit zu beschränken, und hat zur Nachtzeit die Substituierung der Frauen durch Männer einzutreten.

Die regelmäßige Dienstleistung der Frauen ist in jedem der vier Fälle auf normale Verhältnisse zu beschränken.

Für die zum Dienste herangezogenen Frauen gelten in Bezug auf Ruhezeit dieselben Bestimmungen, als wie solche für Bahnwächter bestehen.

Die Genehmigung für die auf einer Bahn in Anwendung zu kommende Art des Frauendienstes erfolgt von Fall zu Fall seitens der Generalinspektion der österreichischen Eisenbahnen. (S.M. 30. August 1884, Z. 29762.)

In Erledigung der Eingabe vom 24. December wird der Antrag der Directorenconferenz vom 11. December 1884, als einheitliches Dienstabzeichen für die bei der Bahnaufsicht verwendeten Frauenspersonen eine gelbe Armbinde mit einem fliegenden Rade in schwarzer Farbe zu bestimmen, genehmigend zur Kenntniß genommen. (S.M. 29. December 1884, Z. 46885.)

In dem Handelsministerialerlasse vom 30. Aug. 1884, Z. 29762, G.B. 1884, S. 1269, betreffend die Verwendung von Frauen bei der Bahnaufsicht ist ad 1 die Bestimmung enthalten, daß die Frauen durch Abnahme einer Angelobung zur gewissenhaften Erfüllung der dienstlichen Obliegenheiten zu verpflichten sind. Anlässlich einer speciellen Anfrage nun, von wem diese Angelobung abzunehmen sei, hat das Handelsministerium entschieden, daß dieß den betreffenden Bahnverwaltungen selbst obliege. (S.M. 4. Febr. 1885, Z. 2767, G.B. 1885 : 20.)

# 4. Technische Vorbildung.

des Handelsministeriums und der Generalinspektion der Staatseisenbahnbauten, bei Staatseisenbahn und bei den Nieder- und gleichbedingungen des, welche mit Staatsprüfung-

die in Ausnahmefällen auf in Militärbildungsinstitutionen, in denen Praktikern, welche in Leistungen aufzuweisen haben, in und im Baudienste der Staat auszuweisen.

welche nach den bestehenden Wirkungskreise befehrt werden. 1. (S. 11. November 1874.)

# 5. Uebertritt zu einer anderen Bahn.

Schon dormalen stehen Fälle, wo Eisenbahnbedienstete ihre Stellen eigenmächtig verlassen, um neue Anstellungen anzutreten, nicht weit vereinzelt da, und es dürften sich solche Fälle bei dem fortwährenden Bedarfe an Individuen für die neuen Eisenbahnen, welche denselben durch Aufnahme von bei den älteren Bahnen Bediensteten zu decken pflegen, nicht selten wiederholen, wenn nicht an das Personale sämtlicher Bahnen dießfalls in geeigneter Weise rechtzeitig eine Warnung ergiebt. In Uebereinstimmung mit dem in dieser Beziehung von der kgl. ungar. Generalinspektion bezüglich der ihr unterliegenden Bahnverwaltungen eingehaltenen Vorgänge wird daher die geehrte Direction aufgefordert, sämtlichen Organen bekannt zu geben, daß für den Fall, als sich ein Bediensteter so weit vergesse, um einer ihm zugekommenen Ernennung und Einberufung bei einer anderen Bahn nachzukommen, seinen ihm anvertrauten Dienstposten früher zu verlassen, als bis er von Seite seiner vorgesetzten Direction hierzu autorisiert ist, gegen die fernere Verwendung des betreffenden Individuums im Eisenbahndienste von Amtswegen entsprechende Einsprache erhoben werden müßte. (GZ. 15. Februar 1880. J. 329 u. 81. Jänn. 1885, J. 864.)

# 6. Anstellung ausgedienter Unterofficiere.

(Gesetz v. 19. April 1872, RGS. Nr. 60.)\*

Zur Ausführung der Bestimmungen des §. 38 des Wehrgesetzes vom 5. December 1868, RGS. Nr. 151, finde ich

\*) Die Verpflichtung, bei Besetzung gewisser Dienstposten auf ausgediente Unterofficiere des Heeres vorzugsweise Rücksicht zu nehmen, in den Eisenbahnunternehmungen vor dem Inkrafttreten dieses Gesetzes, in die kaiserliche Verordnung vom 19. December 1868, RGS. Nr. 286, dießfalls nur für die ganz oder zum Theile aus Staatsmitteln betriebenen



it Zustimmung der beiden Häuser des Reichsrathes zu verordnen, wie folgt:

**§. 1.** Unterofficiere, welche zwölf Jahre, darunter wenigstens acht Jahre als Unterofficiere im stehenden Heere, der Kriegsmarine oder in den Stämmen und Abtheilungen der Landwehr activ gedient haben und gut conduirt sind,langen dadurch den Anspruch auf die Verleihung von Anstellungen im öffentlichen Dienste, dann bei vom Staate subventionirten Eisenbahn-, Dampfschiffs- und anderen Unternehmungen (§. 38 des Wehrgesetzes).

Die in der Eigenschaft eines Titular-Unterofficiers zurückgelegte Dienstzeit wird in die achtjährige Unterofficiersdienstzeit eingerechnet.

**§. 2.** Den gleichen Anspruch, und zwar ohne Rücksicht auf die Zahl der Dienstjahre erlangen ferner jene Unterofficiere, welche vor dem Feinde oder in Ausübung des öffentlichen Sicherheitsdienstes durch Verletzung für den Militärdienst untauglich geworden sind, ohne hiedurch die Verwendbarkeit für Civildienste verloren zu haben.

**§. 3.** Zur Befriedigung dieser Ansprüche werden für die im §. 1 und 2 bezeichneten Unterofficiere

1. gewisse Dienstposten ausschließlich vorbehalten, und
2. wird ihnen bei Verleihung anderer Stellen der Vorrang vor Mitbewerbern eingeräumt.

**§. 4.** Die für die Unterofficiere vorbehaltenen Dienstposten sind:

- a) alle Dienerschafts- und Aufsichtsposten bei den Behörden, Gerichten, Aemtern, Straf- und allen jenen Anstalten, welche ganz oder zum Theile aus Staatsmitteln unterhalten werden;
- b) die in die Kategorie der Amts- und Kanzleidiener, des niederen Aufsichts- und Betriebsdienstes gehörigen Posten bei den vom Staate subventionirten oder garantirten Eisenbahn-, Dampfschiffs- und anderen Unternehmungen, welche entweder erst concessionirt werden, oder welche schon concessionirt und durch ihre Statuten, Concessionsurkunden oder in anderer Weise verpflichtet sind, bei

halten und insbesondere für die Staatseisenbahnen unmittelbar verbindliche Kraft hatte, im Sinne des §. 21 der citirten Verordnung bei Gelegenheit der Concessionsertheilung mittelst Aufnahme specieller Bestimmungen in die Concessionsurkunde und in die Gesellschaftsstatuten anferlegt worden.

Besetzung von Dienstposten auf ausgediente Unterofficiere Bedacht zu nehmen.

Die definitive oder provisorische Eigenschaft der Bedienstung hat auf diesen Vorbehalt keinen Einfluß.

§. 5. Bei Besetzung der Beamtenstellen im Kanzlei- und Manipulationsfache bei den im §. 4a und b genannten Behörden, Gerichten, Aemtern, Anstalten und Unternehmungen, welche nicht an Beamte, die schon in einem Gehaltsbezüge stehen, oder an Quiescenten verliehen werden, wird den anspruchsberechtigten Unterofficieren, deren volle Befähigung hiefür nachgewiesen ist, der Vorzug vor den übrigen Mitbewerbern eingeräumt.

Den gleichen Vergleich haben sie bei Besetzung der Stellen in der Civilsicherheits- und in der Finanzwache zu genießen.

§. 6. Die Verzeichnisse der vorbehaltenen Dienstposten und der Beamtenstellen, bei deren Verleihung den anspruchsberechtigten Unterofficieren der Vorzug eingeräumt ist, sind im Verordnungswege zu sammeln, in Evidenz zu halten und von Zeit zu Zeit kundzumachen.

§. 7. Den Unterofficieren, welche nach diesem Geetze den Anspruch auf eine vorbehaltene Dienerstelle oder auf den Vorzug bei Verleihung von Beamtenstellen erlangt haben, wird hierüber vom Kriegsministerium, beziehungsweise vom Ministerium für Landesvertheidigung eine Bestätigung (Certificat) ausgefertigt.

Bei jenen Unterofficieren, welche die Befähigung für Beamtenstellen besitzen, ist dieß im Certificate zu bemerken.

Zur Evidenzhaltung der ausgestellten Certificate werden beim Kriegsministerium und beim Ministerium für Landesvertheidigung Vormerkungen geführt.

§. 8. Die anspruchsberechtigten Unterofficiere haben sich um die vorbehaltenen Dienstposten, dann um die Beamten- und Wachmannsstellen, rücksichtlich welcher ihnen der Vorzug vor anderen Bewerbern zusteht, bei der verleihenden Behörde, Anstalt oder Unternehmung zu bewerben.

Diese Bewerbung hat bei jenen Anspruchsberechtigten, welche schon aus dem Militärverbande getreten sind, unmittelbar; bei jenen aber, noch in der activen Dienstleistung stehen, im vorgeschriebenen Dienstwege zu geschehen.

§. 9. Die Bewerbung eines anspruchsberechtigten Unterofficiers kann sich:

- a) auf eine bestimmte, bereits erledigte oder
- b) auf eine erst in Erledigung kommende Dienststelle beziehen.

Die letztere erfolgt im Wege der Vormerkung.

§. 10. Wenn ein vorbehaltener Dienstposten oder eine Beamtenstelle, rücksichtlich welcher den Unterofficieren der Vorzug eingeräumt ist, zu besetzen ist, so ist dieß von der Behörde, Anstalt oder Unternehmung, der das Besetzungsrecht steht, unter Festsetzung eines angemessenen Termines für die Bewerbung öffentlich bekannt zu machen und überdieß im Kriegsministerium und dem Ministerium für Landesverteidigung mitzutheilen.

Diese Bekanntmachung und Mittheilung kann bei den in §. 4 lit. b) genannten Unternehmungen ganz unterbleiben, wenn schon anspruchsberechtigte Bewerber vorgemerkt sind, ab wenn die erledigte Stelle einem solchen verliehen wird.

siehe vom  
entlichen  
ezogenen  
Dienst-  
daß die  
zu Zeit-  
: Anzahl  
zur Vor-

en Inso-  
eptember

1879, J. 27961, einvernehmlich mit Kriegs- und Land.-Verth.-Ministerium, (S. 1879 : 120.)

Im Einvernehmen mit dem Landesverteidigungs-Ministerium und dem Reichs-Kriegsministerium finde ich zu gestatten, daß die mit dem h. v. Erlasse vom 18. September 1879, J. 27961, hinsichtlich der Kategorie der Bahnwächter zugestandenen Erleichterungen in der Art der Kundmachung der nach dem Gesetze vom 19. April 1872, RGS. Nr. 60, anspruchsberechtigten Unterofficieren vorbehaltenen Dienstposten auf die Dienerstellen aller Kategorien ausgebeht werden, beziehungsweise die specielle Kundmachung der einzelnen Dienstposten unterlassen werden darf, wenn in Folge der in dem bezogenen h. v. Erlasse erwähnten cumulativen Concursverlautbarung eine genügende Anzahl von Vorgemerkten zur Besetzung der nach und nach in Erledigung kommenden Dienerstellen vorhanden ist. (S. 22. Mai 1880, J. 14085, S. 1880 : 65.)

§. 11. Die Behörden, Ämter, Anstalten und Unternehmungen, denen das Recht der Verleihung vorbehaltenen Dienstposten oder solcher Beamten-, beziehungsweise Wachmannsstellen, rücksichtlich welcher den anspruchsberechtigten Unterofficieren der Vorzug eingeräumt ist, zusteht, sind verpflichtet, Vormerkungen über die bei ihnen eingelangten Be-

werbungen um solche künftig erst frei werdende Dienststellen zu führen, um jedem Bewerber eine Bestätigung über die eingebrachte Bewerbung, welche die Zahl der für dieselbe Stelle früher vorgemerkten Bewerber enthalten muß, auszufertigen.

Die Verzeichnisse der nach dem Gesetze vom 19. April 1872, RGS. Nr. 60, an anspruchsberechtigte Unterofficiere erfolgten Certificate, welche ihre Gültigkeit verloren haben, sind den Bahnverwaltungen behufs Nichtigstellung der im §. 11 des erwähnten Gesetzes vorgeschriebenen Bemerkungen im Sinne des Artikels 12 der Ministerialverordnung vom 12. Juli 1872, RGS. Nr. 98, nicht mehr auf schriftlichem Wege, sondern durch Veröffentlichung im „Centralblatt für Eisenbahnen und Dampfschiffahrt“ bekannt zu geben. (SM. 30. Mai 1881, S. 2462, GS. 1881:73.)

**§. 12.** Jeder Bewerber muß nebst dem Certificate über den erlangten Anspruch (§. 7) auch die körperliche Eignung und die besonderen Erfordernisse für den angestrebten Dienstposten nachweisen und die Staatsbürgerschaft in den im Reichsrathe vertretenen Königreichen und Ländern besitzen.

**§. 13.** Die vorbehaltenen Dienstposten (§. 4) dürfen nur an anspruchsberechtigte Unterofficiere (§§. 1 und 2) verliehen werden, es wäre denn, daß sich ein anspruchsberechtigter und für den betreffenden Dienstposten geeigneter Bewerber nicht gemeldet hat.

Die Auswahl unter den Anspruchsberechtigten ist unbeschränkt.

**§. 14.** Die vorbehaltenen Dienstposten sind an die Anspruchsberechtigten in der Regel nur in der ersten Anstellungsstufe zu verleihen.

**§. 15.** Jedem Anspruchsberechtigten steht das Recht der Beschwerdeführung zu, wenn ein vorbehaltener Dienstposten oder eine Beamten- oder Wachmannsstelle, rücksichtlich welcher den anspruchsberechtigten Unterofficieren der Vorzug eingeräumt ist, gegen die Bestimmungen dieses Gesetzes verliehen worden ist.

**§. 16.** Wird ein vorbehaltener Dienstposten an jemanden, der den gesetzlichen Anspruch nicht erlangt hat, verliehen, ohne daß die im §. 13 vorgesehene Ausnahme vorhanden ist, oder wird eine der im §. 5 bezeichneten Beamten- oder Wachmannsstellen mit Außerachtlassung des den anspruchsberechtigten Unterofficieren gesetzlich eingeräumten Vorzuges besetzt, so hat das Ministerium, welchem die verleihende Behörde, Anstalt oder Unternehmung untersteht, diese Dienstverleihung als ungiltig zu erklären und die Entlassung des

Angestellten zu verfügen; ausgenommen den Fall, daß vom Tage der gesetzwidrig erfolgten Anstellung bis zu dem Zeitpunkte, wo das betreffende Ministerium in welcher Weise immer hievon Kenntniß erlangt, schon ein Jahr verstrichen ist.

Gegen die im §. 4 lit. b) genannten Unternehmungen ist auch dann, wenn die Dienstverleihung wegen Ablauf der Zeit nicht als ungültig erklärt werden kann, für jede gegen die Vorschrift dieses Gesetzes erfolgte Dienstverleihung eine Geldstrafe von einhundert Gulden bis fünfhundert Gulden österreichische Währung, welche in den Armenfond des Ortes, wo die Unternehmung ihren Sitz hat, einfließen soll, zu verhängen.

**§. 17.** Der Verlust oder das Erlöschen des Anspruches auf vorbehaltene Dienstposten oder des Vorzuges bei Verleihung von Beamten- und Wachmannsstellen tritt ein:

- a) durch freiwillige Verzichtleistung;
- b) durch eine Verurtheilung, mit welcher kraft des Gesetzes der Verlust von Staats- und öffentlichen Aemtern verbunden ist;
- c) mit Zurücklegung des fünfundvierzigsten Lebensjahres rücksichtlich jener Dienstposten, für welche der Gehalt ganz oder theilweise aus Staatsmitteln bezahlt wird;
- d) mit Zurücklegung des siebenunddreißigsten Lebensjahres rücksichtlich aller übrigen nicht vom Staate bezahlten Dienstposten.

Das Erlöschen des Anspruches ist in dem Evidenzregister (§. 7) ersichtlich zu machen und das ausgestellte Certificat ist einzuziehen.

Bei theilweiser Erlöschung des Anspruches (lit. d) ist dieß im Certificate und im Evidenzhaltungsregister ersichtlich zu machen.

**§. 18.** Die Certificate für anspruchsberechtigte Personen, deren Gesuche um Verleihung der vorbehaltenen Dienstposten oder der im §. 5 bezeichneten Beamten- und Wachmannsstellen und die Gesuche um Vormerkung genießen, sowie die Beilagen solcher Verleihungs- oder Vormerkungsgesuche, die Befreiung von Stempelgebühren.

**§. 19.** Bei Verleihung von Concessionen zu Eisenbahn- und Dampfschiffahrtsunternehmungen, welche für den öffentlichen Verkehr bestimmt sind, ist auch dann, wenn sie vom

Staate nicht garantirt oder subventionirt werden, die Unterwerfung dieser Unternehmungen unter die Bestimmung dieses Gesetzes in den Concessionsurkunden auszusprechen.

**§. 20.** Die kaiserliche Verordnung vom 19. December 1853, RGW. Nr. 266, tritt außer Kraft, jedoch bleiben die auf Grund derselben bereits erlangten Ansprüche aufrecht und sind die Berechtigten von Amtswegen mit dem im §. 7 vorgeschriebenen Certificate zu theilen.

**§. 21.** Mit dem Vollzuge dieses Gesetzes ist der Minister für Landesvertheidigung im Einvernehmen mit den übrigen betheiligten Centralstellen beauftragt.

## **II. Consequenzen der öffentlich-rechtlichen Stellung der Eisenbahnbediensteten.**

### **1. Uniformirung.**

**Verordnung des Handelsministeriums vom 4. Juli 1885, RGW. Nr. 100,**

womit eine Vorschrift über die Uniformirung: a) der Beamten und Beamtenaspiranten, dann b) der Unterbeamten und Unterbeamtenstellvertreter der Staats- und Privateisenbahnen erlassen wird.

Auf Grund Allerhöchster Ermächtigung vom 20. Juni 1885 wird die nachstehende Vorschrift über die Uniformirung:

- a) der Beamten und Beamtenaspiranten, dann
- b) der Unterbeamten und Unterbeamtenstellvertreter der Staats- und Privateisenbahnen erlassen.

Demgemäß treten für die bezeichneten Bediensteten nach Maßgabe dieser Vorschrift die Bestimmungen der zufolge Allerhöchster Entschliessung vom 14. März 1857, mit Verordnung des Handelsministeriums vom 3. April 1857, RGW. Nr. 76, kundgemachten bisherigen Vorschrift außer Kraft.

In Bezug auf die Dienstkleidung der Diener der Staats- und Privateisenbahnen tritt vorläufig eine Aenderung nicht ein und bleiben die einschlägigen Bestimmungen der erwähnten bisherigen Vorschrift in Wirksamkeit.

### **Vorschrift**

über die Uniform: a) der Beamten und Beamtenaspiranten, dann b) der Unterbeamten und Unterbeamtenstellvertreter der Staats- und Privateisenbahnen.

#### **I. Allgemeine Bestimmungen.**

**§. 1.** Den Beamten und Beamtenaspiranten, den Unterbeamten und Unterbeamtenstellvertretern der Staats- und Privateisenbahnen ist in und

aufser dem Dienste, insbesondere bei feierlichen Gelegenheiten, das Tragen eines Ehrenkleides, einer Uniform gestattet.

Insofern dieselben mit dem Publikum im ausübenden Dienste in Berührung kommen, sind sie im Dienste zum Tragen der Uniform verpflichtet.

§. 2. Die Uniform der Beamten ist nach acht, die Uniform der Unterbeamten nach drei Uniformklassen und die Uniform der Beamtenassistenten und Unterbeamtenstellvertreter, nach je einer Uniformklasse festgesetzt.

Hut und Degen sind bloß bei feierlichen Anlässen zu tragen und ist zum gewöhnlichen Gebrauch die Kappe zu verwenden.

§. 3. Bezüglich der Einreihung der bei den Staatsbahnen angestellten Beamten und Unterbeamten in die betreffenden Klassen, wird der Handelsminister die entsprechenden Verfügungen treffen.

Ueber die Einreihung der bei den Privatbahnen angestellten Beamten und Unterbeamten, sowie über die auf den Uniformknöpfen und Futteral anzubringenden Merkmale der Firma der Unternehmung, hat zunächst die betreffende Verwaltung binnen sechs Wochen, nach Kundmachung dieser Vorschrift, an das Handelsministerium Vorschläge zu erstaten.

§. 4. Spätestens innerhalb der Frist von einem Jahre, nach erfolgter Genehmigung der Einreihung, haben die Bediensteten, auf welche diese Vorschrift Anwendung findet und welche im operativen Dienste verwendet werden, mit der entsprechenden Uniform versehen zu sein.

§. 5. Neue Privatbahnunternehmungen, welche nach §. 2 der Eisenbahnbetriebsordnung vom 18. November 1851 (RGBl. Nr. 1 a. 1852) die Bewilligung zur Eröffnung des Betriebes der Bahn ansuchen, haben wie bisher der betreffenden Kommission, welche die Betriebsfähigkeit der Bahn zu erheben hat, den Nachweis zu liefern, daß die Einreihung der Bediensteten in die einzelnen Uniformklassen vom Handelsministerium genehmigt worden, und das Personal mit der vorgeschriebenen Uniform versehen sei.

## II. Beschreibung der Uniform der Beamten.

### A. Gala-Uniform.

§. 6. Der Uniformrock ist für alle Klassen von feinem, dunkelblauem Tuche mit Stehragen und Aufschlägen aus gleichem Tuche und Futter aus schwarzem glatten Seidenstoffe.

Der Stehragen  
Einlage, wodurch er  
Höhe desselben ist in  
vorne in der Diagon

hat eine einfache  
alten wird. Die  
b ist der Rragen

Der Oberleib ist  
versch, jede mit sieben  
ist 1,5 cm vom Kna  
herauf angelegt, daß  
10,5 cm, die beiden

mit zwei Knöpf-  
der oberste Knopf  
der Taillennaht  
obersten Knöpfe  
gen. Die Schöße

sind an den vorderen Enden abgerundet und trichen, bei natürlich herabhängenden Armen, in der Länge bis an die Spitze des ausgestreckten Mittelfingers. Dieselben liegen vorne in der Breite der beiden Knöpfreihen und rückenwärts in der unteren Breite des Hüfttheiles übereinander.

Au der linken Seite erhält der Uniformrock, unterhalb der Taille, einen horizontalen Einschnitt zum Durchstecken des Degengriffes.

In der Linie der beiden Rückennähten ist in beiden Schößen je eine senkrechte Falte gelegt und dort, wo diese Falten mit den Rückennähten zusammenstoßen, je ein großer Knopf angebracht. Von diesen Taillknöpfen herab ist in beiden Schößfalten je eine Tasche eingeschnitten und mit doppelt ausgeschweiften, mit je zwei Knöpfen versehenen Batten bedeckt.

Die Ärmel sind beim Handgelenke beiläufig 10·5 cm lang geschlitt und mit einem 6·5 cm breiten Aufschlage besetzt, dessen oberes Ed mäßig abgerundet ist.

Der Schlitze wird mit einem am unteren Ärmeltheile angebrachten kleinen Knopfe und mit dem im oberen Ärmeltheile befindlichen Knopfloche geschlossen.

Längs der Ränder des Rockes, dann an der Naht des Kragens und am oberen Rande des Ärmelaufschlages läuft ein Vorstoß (Passe-poil) von orangegelbem Tuche.

Auf den Knöpfen sind die Erkennungsmerkmale der betreffenden Bahn geprägt.

§. 7. Das Beinkleid ist aus dunkelblauem, feinem Tuche, bei der 6.—8. Uniformklasse mit einem Vorstoße (Passe-poil) von gleichem Tuche.

§. 8. Die Distinctionszeichen bestehen für Staatsbahnbahnbefördernde in Rosetten auf dem Kragen, für Privatbahnbahnbefördernde in Ringen auf dem Kragen, dann in Silberborden auf dem Kragen und den Ärmelaufschlägen, sowie auf der äußeren Seitennaht der Beinkleider, und zwar sind ausgestattet:

- a) Die 8. Uniformklasse mit einer silbernen Rosette (Ringe) am Kragen.
- b) die 7. Uniformklasse mit zwei silbernen Rosetten (Ringen) am Kragen,
- c) die 6. Uniformklasse mit drei silbernen Rosetten (Ringen) am Kragen,
- d) die 5. Uniformklasse mit einer 3·3 cm breiten Borde und einer goldenen Rosette (Ringe) am Kragen, einer 3·3 cm breiten Borde am Ärmelaufschlage und einer 2·6 cm breiten Borde an der äußeren Seitennaht des Beinkleides,
- e) die 4. Uniformklasse mit derselben Distinction durch Borden wie die 5. Uniformklasse und zwei goldenen Rosetten (Ringen) am Kragen,
- f) die 3. Uniformklasse mit derselben Distinction durch Borden wie die 4. und 5. Uniformklasse und drei goldenen Rosetten (Ringen) am Kragen,
- g) die 2. Uniformklasse mit einer 3·3 cm breiten Borde und einer goldenen Rosette (Ringe) am Kragen, einer 5·3 cm breiten Borde am Ärmelaufschlage und zwei je 2·6 cm breiten, durch einen orangegelben Vorstoß (Passe-poil) getrennten Borden an der äußeren Seitennaht des Beinkleides,
- h) die 1. Uniformklasse mit derselben Distinction durch Borden wie die 2. Uniformklasse und zwei goldenen Rosetten (Ringen) am Kragen.

§. 9. Der Hut von schwarzem Filze ist mit einem schwarzen, gewässerten Seidenbande an den Rändern eingefast, und rechts mit einer schwarzen Cocarde versehen.

Die mit einem Uniformknopfe an der rechten Seite befestigte Hutschnalle wird bei der 1. bis 5. Uniformklasse von sechs Reihen silbernen Bouillons, deren zwei mittlere verschlungen sind, in der 6. bis 8. Uniformklasse dagegen, von einer Silberborde gebildet.

In den beiden Hutecken liegen Rosen von silbernen Bouillons, mit einem schwarzammetenen Mittelschilde, worauf die Erkennungsmerkmale der Bahn in Silber gestickt sind.

§. 10. Der Degen ruht in einer Stedtkuppel, welche unter dem Rocke getragen wird und ohne alle Verzierung aus schwarzem Bodleder besteht.



Der Degengriff hat bei geschlossenem Knode durch den Einschnitt im Knode sichtbar vorzustehen.

§. 11. Der Paletot ist aus dunkelblauem, schwerem oder leichterem Tuche oder Bodentstoffe, ohne Passo-poil, mit einer mit Schlingen und Knöpfen zu befestigenden Capuze und einem liegenden Kragen von schwarzem Sammt.

Derselbe ist so lang zu machen, daß der Körper, vom Halse bis 10—12 cm unterhalb der Kniescheibe, vollkommen bedeckt wird und ist mit zwei Reihen großen, schwarzen Hornknöpfen zu 6 Stück zu versehen. In der Hüftenhöhe befindet sich eine 6 cm breite, 37 cm lange und mit zwei Hornknöpfen und zwei Knopflöchern versehene Spange.

An der linken Brustseite ist von innen eine offene und in der Höhe der Schlußspange sind zwei mit Patten bedeckte Taschen angebracht.

§. 12. Die Cravatte ist aus schwarzem, glatten Seidenstoffe, mit einem Vorstoße aus weißer Leinwand.

§. 13. Die Handschuhe sind aus weißem Waschleder.

## B. Commode-Uniform.

§. 14. Der Rod ist aus feinem, dunkelblauem Tuche mit Futter aus glattem, schwarzem Seiden- oder Schafwollstoffe. Die beiden Brust-(Border-) Theile des Rodes liegen in der Mitte der Brust übereinander und bilden zwei, oben in eine Spitze zulaufende Revers. Sie haben je eine Reihe von sieben gleichweit von einander entfernten, versilberten Metallknöpfen mit dem Erkennungsmerkmale der Bahn. Der oberste Knopf ist 3 cm unter dem Kragenansatz und 12 cm vom Reversrande, der untere 9 cm vom Reversrande angeheft. Im Futter des linken Brusttheiles ist eine 15 cm breite Tasche eingeseht.

Die Rodschöße reichen, bei natürlich herabhängenden Armen, in der Länge bis an die Spitze des ausgestreckten Mittelfingers und sind nach unten erweitert und zwar vorne in der Breite der Reverstheile, rückwärts in der unteren Breite des Rückentheiles übereinander liegend.

An der linken Seite erhält der Rod unterhalb der Taille einen horizontalen Einschnitt zum Durchstecken des Degengriffes.

Am rückwärtigen Theile der beiden Rodschöße befindet sich in der Linie der beiden Rückennähte je eine senkrechte Falte und in dieser eine Tasche, welche mit einer gradlinigen, unten abgerundeten Patte und einem Knopfe bedeckt ist.

Die Ärmel, nicht geschlitz, sind mit einem 9 cm breiten Aufschlage aus dem gleichen Tuche besetzt.

Der Kragen ist mit gleichem Tuche gefüttert und so geschnitten, daß er umgelegt, rückwärts in der Mitte und an beiden vorderen, rechtwinkligen Ecken nächst den Reverstheilen eine Breite von 4 cm hat.

Die Distinction besteht auf dem Ärmelaufschlage in Silberborden, respective Bördchen und zwar:

- a) für die 8. Uniformklasse ein 7 mm breites Bördchen,
- b) für die 7. Uniformklasse zwei und
- c) für die 6. Uniformklasse drei derlei Bördchen, welche durch 2 mm breite, schwarzseidene Streifen zusammengewebt sind.
- d) für die 5. Uniformklasse eine 3.3 cm breite Borde, längs deren oberen Rand ein 7 mm breites Bördchen durch einen 2 mm breiten, schwarzseidenen Streifen angewebt ist,
- e) bei der 4. Uniformklasse eine gleiche Borde, an welche mittelst 2 mm breiten, schwarzseidenen Streifen zwei 7 mm breite Bördchen angewebt sind,

- f) bei der 3. Uniformklasse eine gleiche Borde, an welcher mittelst 2 mm breiten, schwarzseidenen Streifen drei 7 mm breite Bördchen angewebt sind,
- g) bei der 2. Uniformklasse eine 5.3 cm breite Borde, an welche ein 7 mm breites Bördchen angewebt ist und
- h) bei der 1. Uniformklasse eine gleiche Borde, an welche zwei 7 mm breite Bördchen angewebt sind.

§. 15. Das Beinkleid, für alle Classen gleich, ist aus blaugrauem Tuche, an den äußeren Längsnähten mit einem Vorstoße aus gleichem Tuche.

Im Sommer kann das Beinkleid aus segeltuchfarbigem Schafwollstoffe oder aus weißem oder ungebleichtem einfarbigem Waschstoffe getragen werden.

§. 16. Die Kappe ist aus dunkelblauem Tuche mit schwarzem moire antique Bande und schwarzledernem Schilde, vorne mit einem doppelgeflügelten Kade.

Das Sturmband wird von zwei versilberten Knöpfen, von derselben Prägung, wie die Uniformknöpfe, gehalten.

Auf dem moire antique Bande befinden sich bei der 1. und 2. Uniformklasse drei Silberbördchen von 7 mm Breite.

Bei der 3., 4. und 5. Uniformklasse zwei solche Bördchen und bei der 6., 7. und 8. Uniformklasse ein solches Bördchen.

Der Verkehrsdienstthuende Beamte hat dieselbe Kappe, jedoch statt aus blauem, aus rothem Tuche zu tragen.

§. 17. Die Weste besteht aus feinem, dunkelblauem Tuche, der Rückentheil aus schwarzem Canevas, ist vorn vom Halse herab gegen die Brust 2—4 cm tief ausgeschnitten und wird mit acht am vorderen Rande des rechtsseitigen Brusttheiles angebrachten, kleinen versilberten Metallknöpfen (mit der gleichen Prägung wie die Knöpfe auf dem Kade) geschlossen. Beide Brusttheile sind an der vorderen, unteren Ecke schräg abgestutzt und an der Außenseite mit je einer wagrechten Tasche versehen, deren Mündung mit einer 2 cm breiten Tuchleiste besetzt ist. Der Rückentheil ist in der Mitte 7 cm lang geschlitzt und mit einer Taillespange und Schnalle versehen.

§. 18. Der Paletot ist wie bei der Gala-Uniform.

§. 19. Die Halschleife, aus schwarzem Seidenstoffe 2.2 cm breit, 77—80 cm lang, an beiden Enden mit rechtwinkliger Spitze, wird vorne in einen Knopf mit zwei kurzen Schleifen und Enden gebunden.

§. 20. Das Hemd ist aus weißem Stoffe.

§. 21. Hut und Degen werden in der Regel zur Commode-Uniform nicht getragen.

§. 22. Jeder Eisenbahnverwaltung steht frei zu bestimmen, in welchen Stationen von geringerer Bedeutung, dann bei welchen Dienstverrichtungen überhaupt statt des Commode-Uniformrodes (§. 14) eine Jacke (Sacco) getragen werden darf.

Dieselbe ist aus dunkelblauem, feinem Tuche mit Umlegtragen aus gleichem Tuche, dem Körper bequem anliegend, bei natürlich herabhängenden Armen um circa 7 cm über den Rand der Ärmelmündung hinausragend.

Die Jacke ist mit zwei Reihen von je fünf gleichweit von einander entfernten, versilberten Metallknöpfen (gleich den auf der Uniform angebrachten) versehen. Die beiden obersten Knöpfe sind 3 cm unter dem Kragenanfaze und die beiden untersten circa 20 cm ober dem unteren

Rande der Jacke derart angelegt, daß, wenn die Jacke zugeknöpft ist, die beiden Knopfreihen circa 10—12 cm von einander entfernt sind.

An jedem Vordertheile der Jacke ist an der Außenseite, 18 cm vom Vorderrande und 20—22 cm vom Unterrande entfernt, eine wagrechte mit einer 7 cm breiten Patte bedeckte Tasche eingeseht. Der Rückentheil der Jacke ist aus zwei Stücken zusammengesetzt und unten an der mittleren Naht 8—10 cm geschlitzt. An der Futterseite des linken Brusttheiles ist eine 13 cm breite Brusttasche eingeseht. Die Ärmel sind beim Handgelenke nicht geschlitzt und mit einem 9 cm breiten Aufschlage besetzt. Der Kragen ist mit gleichem Tuche gefüttert und so geschnitten, daß er umgelegt, rückwärts in der Mitte und an beiden vorderen, rechtwinkeligen Ecken nächst den Reverstheilen eine Breite von 4 cm hat.

Diese Jacke (Sacco) ist, ohne Distinction am Kragen oder Ärmelaufschlage, für alle Uniformclassen gleich.

Hut und Degen dürfen zu dieser Jacke nicht getragen werden.

## III. Beschreibung der Uniform der Aspiranten.

§. 23. Die Gala- und Commode-Uniform, inclusive der Jacke, ist für die Aspiranten vollkommen gleich jener der 8. Uniformklasse der Beamten, mit der Ausnahme, daß am Kragen der Gala-Uniform, auf dem Ärmelaufschlage der Commode-Uniform und auf der Kappe, eine Distinction mittelst Rosetten (Ringen), respective Silberbördchen entfällt.

## IV. Beschreibung der Uniform der Unterbeamten.

### A. Gala-Uniform.

§. 24. Der Uniformrock, ist gleich dem, für Beamte nach der 1. bis 8. Uniformklasse vorgeschriebenen, mit dem Unterschiede, daß die Rosetten (Ringe) am Kragen (für Staatsbahnbedienstete und für Privateisenbahnbedienstete) nicht aus Silber, sondern aus weißer Seide mit orangegelber Tuchunterlage sind, außerdem ist am unteren Rande des Rockens bei allen Unterbeamten eine 2 cm breite silbergraue Seidenborde angebracht.

Die Unterbeamten in der 3. Uniformklasse haben eine Rosette (Ring), in der 2. Uniformklasse zwei und in der 1. Uniformklasse drei Rosetten (Ringe) am Kragen.

§. 25. Das Beinkleid ist aus blaugrauem Tuche, an den äußeren Längsnähten mit einem Vorstoß aus gleichem Tuche.

§. 26. Statt des für Beamte vorgeschriebenen Hutes wird auch zur Gala-Uniform von den Unterbeamten eine Kappe, gleich der für Beamte der 8. Uniformklasse, mit dem Unterschiede getragen, daß das Bördchen auf dem schwarzen Bande, dann das geflügelte Rad nicht aus Silber, sondern aus silbergrauer Seide hergestellt sind.

§. 27. Ein Degen wird von dem Unterbeamten nicht getragen.

§. 28. Paletot, Cravatte und Handschuhe, sind gleich den für Beamte vorgeschriebenen.

### B. Commode-Uniform.

§. 29. Der Rock, ist gleich dem für Beamte der 6. bis 8. Uniformklasse vorgeschriebenen, mit dem Unterschiede, daß am Ärmelaufschlage eine 2 cm breite Borde aus silbergrauer Seide und außerdem bei Unter-

beamten der 3. Uniformklasse ein 7 mm breites silbergraues Seidenbördchen, bei jenen der 2. Uniformklasse zwei und endlich bei jenen der 1. Uniformklasse drei derlei Seidenbördchen angebracht sind.

Die Borde und die Bördchen sind mit 2 mm breiten schwarzseidenen Streifen zusammengewebt.

§. 30. Die Jacke ist gleich der für Beamte vorgeschriebenen, mit dem Unterschiede, daß sich am Ärmelausschlage eine 2 cm breite silbergraue Seidenborde befindet.

§. 31. Das Beinleid, ist gleich dem für die Gala-Uniform. Im Sommer kann dasselbe auch aus segeltuchfarbigem Schafwollstoffe oder aus weißem oder ungebleichtem einsärbigen Wascstoffe getragen werden.

§. 32. Kappe, Paletot und Handschuhe, sind wie für die Gala-Uniform der Unterbeamten.

Weste, Halschleife und Hemd, sind wie bei der Commode-Uniform der Beamten.

§. 33. Es wird jeder Bahnverwaltung die Entscheidung überlassen, welche ihrer in die Unterbeamtenkategorie gehörenden Bediensteten die Gala-Uniform zu tragen haben und welche bloß die Commode-Uniform, eventuell statt des Rodes der Commode-Uniform bloß die Jacke erhalten.

#### **V. Beschreibung der Uniform der Unterbeamtenstellvertreter.**

§. 34. Die Gala- und Commode-Uniform, inclusive der Jacke für die Unterbeamtenstellvertreter, ist vollkommen gleich jener der Unterbeamten, mit dem Unterschiede, daß am Krage der Gala-Uniform die Rosetten (Ringe), auf dem Ärmelausschlage der Commode-Uniform und Jacke, die Distinction mittelst der 7 mm breiten seidenen Bördchen und ebenso das Seidenbördchen auf der Kappe entfallen.

## **2. Bestimmungen über die Erfüllung der Wehrpflicht.**

§. 26 des Wehrgesetzes vom 5. December 1868,  
RGW. Nr. 151:

Die im Verbande des stehenden Heeres (Kriegsmarine) oder der Landwehr stehenden Beamten des Staates, der Allhöchsten Privat-, Familien- und Aviticaifondsgüter, die Beamten der öffentlichen Fonds-, der Landes- und Bezirksvertretungen und der mit der politischen Verwaltung betrauten Gemeinden, wenn für diese Dienststellen der Nachweis der Vollendung der rechts- und staatswissenschaftlichen Studien erfordert wird, weiters die Professoren und Lehrer an öffentlichen und mit dem Rechte der Öffentlichkeit ausgestatteten Unterrichtsanstalten, wozu auch die Volksschulen zählen, können im Falle eines Krieges in der zur Handhabung des Verwaltungsdienstes und zum Unterrichte unentbehrlichen Anzahl

der Antrag der betreffenden Fachminister, mit Bewilligung des Kaisers in ihren Anstellungen belassen werden.

Die gleiche Bestimmung gilt für die Angestellten der Post-, Telegraphen- und Eisenbahndienste, insoweit dieselben für die Aufrechterhaltung des Betriebes unentbehrlich sind.

Das Landesvertheidigungs-Ministerium hat um die Verfügung ersucht, daß den politischen Bezirksbehörden, in deren Gebieten Eisenbahnbauten vorgenommen werden, im Monate December Verzeichnisse über jene männlichen Arbeiter, welche mit Ablauf des betreffenden Kalenderjahres das 19., 20. und 21. Jahr zurückgelegt haben werden, übermittelt werden.

Da nun eine Evidenzhaltung dieser militärpflichtigen Arbeiter auf eine andere Weise nicht leicht möglich ist, so werden die Verwaltungen aufgefordert, den Bauunternehmungen, oder falls Bauten in eigener Regie vorgenommen werden sollten, den leitenden Ingenieuren, die nöthigen Befehle wegen unmittelbarer Vorlage dieser Verzeichnisse an die politischen Bezirksbehörden zu ertheilen: dieselben hätten nebst den Vor- und Familiennamen das Geburtsjahr, Geburtsort, Bezirk und Land, die Heimat (Ort, Bezirk und Land), dann den Aufenthalt (Ort, Bezirk und Land) zu enthalten. (SM. 17. März 1870, S. 5192, GB. 1870 : 26.)

Das Ministerium für Landesvertheidigung hat sich über hierortige Anregung zur Einführung eines Turnus, welcher die gleichzeitige Einberufung aller landwehrpflichtigen Bahnbediensteten einer und derselben Bahnanstalt zu den Waffenübungen verhindern soll, unter der Bedingung bereit erklärt, daß die betreffende Bahnanstalt die in ihrem Dienste stehenden landwehrpflichtigen Individuen bis Mitte Juli jedes Jahres namhaft mache.

Das Reichs-Kriegsministerium, bei welchem eine analoge Verfügung bezüglich der dem stehenden Heere angehörigen Bahnbediensteten angeregt wurde, hat derselben keine Folge gegeben, indem von den 7 Reservejährgängen stets nur die Mannschaft dreier Jahresklassen den Waffenübungen beigezogen werde, also der größere Theil der Reservemänner beurlaubt bleibe, daher die Einberufung zur periodischen, auf höchstens 4 Wochen beschränkten Waffenübung nur den kleineren Theil der bei einer Eisenbahn bediensteten Reservemänner berühre. Eine Betriebsstörung könne dieses umsoweniger herbeiführen, als die Bahnanstalten, welche den Zeitpunkt der jeweiligen Einberufung der bediensteten Reservemänner aus den Militärpässen entnehmen können, bei Zeiten in der Lage seien, die erforderlichen Maßregeln zu treffen.

Auch hat das Reichs-Kriegsministerium darauf hingewiesen, daß es im Interesse des Bahndienstes gelegen wäre, erledigte Dienstposten vorwiegend solchen Individuen zuzuwenden, welche ihrer gesetzlichen Militärpflicht bereits entsprochen haben. (SM. 22. October 1872, S. 26946, GB. 1872 : 91.)

Das Ministerium für Landesvertheidigung findet in Uebereinstimmung mit dem Reichskriegsministerium zu verordnen, daß bei Einberufungen der dem Verbands des stehenden Heeres (Kriegsmarine) und der Landwehr angehörigen Eisenbahnbediensteten zur activen Dienstleistung, periodischen Waffenübung oder Controlversammlung (insofern diese letztere mittelst der Einberufungsliste stattfindet), sowie bei Vorladungen von Wehrpflichtigen der vorbezeichneten Kategorie zur Verbüßung einer von

der politischen oder militärischen Evidenzbehörde verhängten Strafe, von diesen Einberufungen oder Vorladungen gleichzeitig der unmittelbare Vorgesetzte der Betreffenden von Seite der politischen Evidenzbehörde in Kenntniß zu setzen ist.

Aus Anlaß der Schwierigkeiten, welche bei dem bisher beobachteten Vorgange bezüglich der turnusweisen Einberufung der bei Eisenbahnen bediensteten Landwehrmänner (Landeschützen) zu den jährlichen Waffenübungen zu Tage getreten sind, hat das Ministerium für Landesvertheidigung unterm 27. August d. J., Z. 10555—2827 IV, die nachstehenden Bedingungen bekannt gegeben, von welchen künftighin die turnusweise Einberufung solcher landwehrpflichtigen Personen abhängig gemacht werden muß.

1. Die Verzeichnisse, in welchen die bahnbedienstete Mannschaft aufgeführt wird, müssen den Namen, das Assentjahr, die Aufenthaltsstation und das zuständige Landwehr- (Landeschützen-) Bataillon des Mannes enthalten.

2. Diese Verzeichnisse sind des Zeitgewinnes wegen von nun an von den Bahndirectionen direct an die Landwehrcommanden zuzustellen, daher jedem Landwehrcommando nur die dem zuständigen Bereiche angehörige Mannschaft namhaft zu machen ist.

Diesem nach ist von jeder Bahndirection für jedes Landwehr- (Landesvertheidigungs-) Commando ein eigenes Verzeichniß zu verfassen.

3. Sind die in Rede stehenden Verzeichnisse bis Ende März\*) jeden Jahres den Landwehrcommanden zuzustellen. (HM. 29. September 1874, Z. 28444, GB. 1874 : 113.)

Das Ministerium für Landesvertheidigung hat Behufs Durchführung der Bestimmungen des §. 26 des Wehrgesetzes vom 5. December 1868, RGW. Nr. 151, die Modalitäten der speciellen Evidenzhaltung jener im Verbande des stehenden Heeres (der Kriegsmarine) und der (beiderseitigen) Landwehr befindlichen wehrpflichtigen Personen, welche im Falle eines Krieges mit Allerh. Bewilligung in ihren Anstellungen belassen werden können, anher mitgetheilt.

Die Bestimmungen des citirten Paragraphen finden sohin Anwendung auf die Beamten und Diener der Eisenbahnen, mögen sie dem stehenden Heere (Kriegsmarine) oder der (beiderseitigen) Landwehr, dem Ober-, Unterofficiers- oder Mannschaftsstande angehören, im Reserve-, Ersahreserve- oder Urlauberstande sich befinden, oder zu den Militärbeamten (z. B. Militär-, Cassen- oder Verpflegsaccessisten in der Reserve) zählen.

Die Belassung in ihrer Anstellung im Falle eines Krieges kann jedoch den Angestellten nach dem Gesetze nur insoweit zugestanden werden, als dieselben für die Aufrechthaltung des Betriebes unentbehrlich sind.

Da dem Interesse der Staatsvertheidigung und größtmöglichen Wehrfähigkeit des Reiches alle anderen Dienstesinteressen unbedingt unterzuordnen sind, so muß die in Rede stehende Enthebung der Wehrpflichtigen von der Einrückung im Kriegsfalle auf das zulässige Minimum beschränkt werden.

Hienach hat sich die Verwaltung bei Abfassung der dießbezüglichen Verzeichnisse über die dort in dienstlicher Verwendung stehenden, im Kriegsfalle als für den Geschäftsbetrieb unentbehrlich in ihren Anstellungen zu belassenden Wehrpflichtigen zu benehmen und bei Ausfüllung der nach den mitfolgenden Formularen A und C einzurichtenden Verzeichnisse

---

\*) Dieser Termin wurde durch Erl. d. Min. f. Landesverth. vom 17. Juni 1875, GB. 1875 : 91, festgestellt.

diejenigen Personen namhaft zu machen, welche auch nach Beendigung der Wehrpflicht noch unbedingt unentbehrlich erscheinen; und C hingegen diejenigen, welche im Kriegsfalle nur bis zur Beendigung der Wehrpflicht auf ihren Dienstposten zu verbleiben, dann aber zur activen Wehrdienstleistung einzurücken haben. Die ausgefüllten Verzeichnisse sind spätestens binnen 14 Tagen vorzulegen und es ist die geeignete Vorkehrung zu treffen, daß solche Verzeichnisse jährlich mit 1. Febr. in Vorlage gebracht werden können. (RM. 16. August 1874.)

Wie ich aus einer Mitteilung des Ministeriums für Landesverwaltung ersehen habe, ist das Bedenken zur Sprache gekommen, daß die Landesverwaltungsbehörden nicht im Stande sein werden, der Verordnung des Ministeriums vom 9. April 1874, R. 17968—8424 II, zu entsprechen, und die gleichzeitige Verständigung der unteren Vorgesetzten von der Einberufung oder Vorladung mehrerer oder anlässlich der Wehrpflicht in Strafe verfallener Eisenbahnen in allen Fällen pünktlich und schnell durchzuführen, und aus dem Grunde, weil es den politischen Behörden nicht bekannt, in den denselben vorliegenden Eisenbahnverzeichnissen und

hendes mitgetheilt:

Die im Mobilisationskataloge in ihren Civilanstellungen dauernd stehenden wehrpflichtigen Personen sind alljährlich in ein nach dem übermittelten Musterformulare A zu verfassendes Verzeichnis aufzuführen.

Diese von den zum Handelsministerium ressortirenden Behörden, und Unternehmungen eingelangten Verzeichnisse nach lit. A nach gepflogenen Einvernehmen mit dem I. und II. Reichs-Kriegsministerium, beziehungsweise dem betreffenden Landesvertheidigungsministerium, im Monate Februar allerhöchsten Ortes zu unterbreiten.

I. Die in Folge der allerhöchsten Entschliebung von der Einrückung wehrpflichtigen Personen werden von dem Handelsministerium, beziehungsweise dem betreffenden Landesvertheidigungsministerium sogleich mittelst eines Gesamtverzeichnisses nach dem Muster B namhaft gemacht.

Unter Einem erfolgt auch die Verständigung der unterstehenden Behörden, Anstalten und Unternehmungen von dieser allerhöchsten Entschliebung.

Die Gültigkeit derselben bezüglich der Belassung der betreffenden wehrpflichtigen Personen in ihren Anstellungen dauert bis Ende März des nächsten Jahres.

IV. Diejenigen im Eisenbahn- und Dampfschiffahrtsdienste angestellten Wehrpflichtigen, welche nur bis zur Beendigung der Mobilisirung in ihren Anstellungen belassen werden sollen, dann aber zur Militärdienstleistung einzurücken hätten, sind mittelst abgesonderter Verzeichnisse nach dem Musterformulare C dem Handelsministerium namhaft zu machen, und werden von diesem dem Reichs-Kriegs- und dem Landesvertheidigungs-Ministerium mitgetheilt.

Die Einholung einer allerhöchsten Schlußfassung bezüglich dieser Kategorie der wehrpflichtigen Bediensteten ist nicht erforderlich, sondern wird die Belassung derselben bis zum 26. Mobilisirungstage vom Reichs-Kriegs-, beziehungsweise dem betreffenden Landesvertheidigungs-Ministerium im eigenen Wirkungskreise verfügt und dem Handelsministerium bekannt gegeben, welches hievon die unterstehenden Behörden, Anstalten und Unternehmungen verständigt.

Die in ihren Anstellungen dauernd oder bis zum 26. Mobilisirungstage zu belassenden wehrpflichtigen Personen werden vom Reichs-Kriegs-, beziehungsweise von dem betreffenden Landesvertheidigungs-Ministerium den Ergänzungsbezirksbehörden, Landwehr- (Landeschützen-) Evidenthaltenungen und beziehungsweise Honveddistrictscommanden bekannt gegeben, und diese militärischen Unterbehörden sind verpflichtet, ihrerseits die politischen Behörden, beziehungsweise Gemeindevorsteher entsprechend zu verständigen.

V. Die im Eisenbahn- und Dampfschiffahrtsdienste angestellten (nicht befreiten) Wehrpflichtigen werden bei Eintritt der Demobilisirung mit Beschleunigung von der activen Militärdienstleistung enthoben. Um die in Rede stehende Evidenthaltung künftighin in vollkommener Uebereinstimmung mit diesen Bestimmungen durchführen zu können, wird dem Verwaltungsrathe Nachstehendes zur genauen Danachachtung bekannt gegeben.

1. Die Verzeichnisse über die nach §. 26 des Wehrgesetzes zu handelnden wehrpflichtigen Bediensteten sind längstens bis zum 15. Jänner 1878 in dreifacher Ausfertigung anher vorzulegen.

Die Ausfertigung hat auf Bögen von dem gleichen Formate und der gleichen Beschaffenheit, wie das mitfolgende Formulare A und C, zu erfolgen. Der Gleichförmigkeit halber sind auf einer vollen Seite 16 Personen zu verzeichnen.

Die Wehrpflichtigen vom Stande a des Heeres (Kriegsmarine, Ersatzreserve), b der k. k. Landwehr und, wenn solche vom Stande c der königl. ungarischen Landwehr vorhanden, sind je auf abgesonderten Bögen zu verzeichnen, und darf ein Verzeichniß nur je eine dieser drei Kategorien enthalten, weil aus diesen Partikularausweisen die drei an das Reichs-Kriegs-, das k. k. und das königl. ungarische Landesvertheidigungs-Ministerium zu übermittelnden Totalausweise zusammengesetzt werden.

Dies bezieht sich sowohl auf die Verzeichnisse nach Formulare lit. A als auch auf jene nach Formulare lit. C. Wenn demnach beispielsweise eine Eisenbahn- oder Dampfschiffahrtunternehmung unter ihren nach §. 26 W.G. zu handelnden wehrpflichtigen Bediensteten solche vom Stande des k. und k. Heeres, der k. k. Landwehr und der königl. ungarischen Landwehr und in jeder dieser drei Kategorien wieder dauernd und zeitlich zu



## Modifikationen bei Erfüllung der Wehrpflicht. 463

Befretende hätte, so wären sechs Verzeichnisse (je drei nach lit. A und je drei nach lit. C), und zwar jedes derselben in drei Partien (zusammen also 18 Exemplare) vorzulegen.

3. Bei Aufnahme der betreffenden Individuen in die Verzeichnisse ist rücksichtlich der in die vorgezeichneten Rubriken einzutragenden Namen und Daten mit der allergrößten Aufmerksamkeit und Genauigkeit vorzugehen. Keine der Rubriken darf unausgefüllt bleiben und ist genau die durch die Rubrikenüberschrift geforderte Angabe einzusetzen.

Die Angaben für die Rubriken 2a und b und 3a, b, c, insbesondere Standeszugehörigkeit, Charge und Dienstzeit sind auf Grund der Militär- und Landwehrpässe, beziehungsweise Widmungsscheine der Ersatzreserve festzustellen und einzutragen, weil sonst nachträglich zahlreiche Correspondenzen aller beteiligten Factoren erforderlich wären, um die vorgekommenen Unstände zu beheben.

Die im abgelaufenen Jahre gemachte Erfahrung hat herausgestellt, daß sehr viele Individuen, welche bereits in den Stand der Landwehr überlegt worden waren, in die Verzeichnisse über die Wehrpflichtigen vom Stande des Heeres aufgenommen worden sind.

Nachdem den mit Ende December jedes Jahres in die Landwehr zu überlegenden Wehrpflichtigen schon bei den im Spätherbste stattfindenden Controlversammlungen, noch vor der Ausfertigung des Landwehrpasses der Landwehrtruppenkörper, zu welchen sie überlegt werden, bekannt gegeben wird, so kann auch die Sicherstellung dieser Daten keinen erheblichen Schwierigkeiten unterliegen.

In wiederholten Fällen ist es auch vorgekommen, daß nicht die Daten der Identifizierung, sondern jene der Uebersetzung in die Reserve, und auch diese mitunter ungenau eingetragen waren. Dadurch wird die Feststellung der Identität der wehrpflichtigen Personen erschwert, und werden bei den in den Truppenkörpern zahlreich vorkommenden gleichlautenden Namen Verwechslungen verursacht.

Auf eine richtige und vollkommen zuverlässige Angabe der das Militär- (Landwehr-) Dienstverhältnis betreffenden Daten muß mit allem Nachdruck unbedingt hingewirkt werden, weil sonst die in Rede stehende Erhebhaltung nie entsprechend durchgeführt werden kann und der eigentliche Zweck derselben vereitelt wird.

Als ein zweckmäßiges Mittel, um stets die volle Evidenz über die Militär- oder Landwehrendienstverhältnisse der Bediensteten zu erhalten,

wehren der Fall, wenigstens insoweit deren dauernde Belassung in ihren Anstellungen in Frage kam.

Da gemäß §. 26, Absatz 2, des Wehrgesetzes nur die „Angestellten“ im Post-, Telegraphen- und Eisenbahndienste (und in Folge nachträglicher Bestimmung auch im Dampfschiffahrtsdienste) und auch diese nur insoweit Anspruch auf die in Rede stehende Begünstigung haben, als dieselben für die „Aufrechterhaltung“ des „Betriebes“ unentbehrlich sind, so kann diese Begünstigung auf solche Wehrpflichtige, welche nicht auf definitiven Dienstposten oder nicht im eigentlichen Betriebsdienste, sondern im Administrativ-, Rechnungs- und Kanzleimanipulationsdienste oder auf Dienstposten verwendet werden, für welche eine besondere Schulung nicht erforderlich und ein Ersatz durch andere Personen leichter möglich ist, nicht ausgedehnt werden.

Dies gilt namentlich von provisorischen und Aushilfsbeamten, Diurnisten, Schreibern, Clerken, Aspiranten, Volontären, Pflanzschülern und Lehrlingen. Ferner von Stationsaufsehern, Abiseuren, Portieren, Thor- und Nachtwächtern, Stations-, Kanzlei-, Bureau-, Saal-, Schul- und Magazinsbedienern; desgleichen von Ofenheizern, Zimmerputzern, Gepäcträgern, Verschiebern und Wagenschiebern (mit Ausnahme der Partieführer und Oberwagenschieber), von Magazinsaufpassern, Magazins-, Stations- und Kohlenarbeitern, von Arbeitern ohne nähere Bezeichnung und Tagelöhnern, endlich von Laboranten, Lithographen und Drudern.

Es ist daher auch die allgemeine Bezeichnung „Beamter“ in den Verzeichnissen nicht genügend, um die Beschäftigung beziehungsweise die Unentbehrlichkeit daraus erkennen zu können.

4. Bei der in der Rubrik 5 der Verzeichnisse nach Formulare lit. A einzutragenden Motivirung der Unentbehrlichkeit jedes Einzelnen auf seinem Dienstposten erscheint es nicht zulässig, die Unentbehrlichkeit durch eine Gesamtmotivirung zu begründen, da bei jedem Einzelnen die Unentbehrlichkeit ob seines zu leistenden Dienstes geprüft werden muß. Zur Erleichterung der Uebersicht und der Prüfung können jedoch die Namen nach der Gleichartigkeit der Verwendung der betreffenden Personen im Betriebsdienste gruppirt werden.

5. Veränderungen, welche sich nach der Einsendung der Verzeichnisse bei den darin aufgenommenen Wehrpflichtigen durch Transferirung, Todesfall oder Dienstesaustritt ergeben, sind mit thunlichster Beschleunigung anher mitzutheilen.

Jene Eisenbahn- und Dampfschiffahrtsbediensteten, deren Anstellungsort nicht in den im Reichsrathe vertretenen Königreichen und Ländern, sondern in den Ländern der ungarischen Krone gelegen ist, sind in die hieher vorzulegenden Verzeichnisse nicht aufzunehmen, sondern dem königl. ungarischen Ministerium für öffentliche Arbeiten und Communicationen einzugeben. (H.M. 26. December 1877, Z. 38145.)

Aus Anlaß eines vorgekommenen Falles hat das Reichs-Kriegsministerium mittelst Note vom 16. Juli l. J., Abtheilung 2, Nr. 4174, anher mitgetheilt, daß die wehrpflichtigen Bahnbediensteten, deren Belassung auf ihren Dienstposten im Mobilisirungsfalle bis zur Becallung derselben bewilligt wurde, wenn ihre Heranziehung zur activen Militärdienstleistung erforderlich ist, gleich allen anderen Wehrpflichtigen einberufen werden, — die betreffende Bahnverwaltung jedoch, insofern sie die ämtliche Verständigung über die bewilligte zeitweilige Belassung eines Einberufenen auf seinem Dienstposten erhalten hat, denselben anstandslos bis spätestens zum 26. Mobilisirungstage im Eisenbahndienste rückbehalten kann und erst dann zur Einrückung anweisen muß. (H.M. 2. August 1878, Z. 21142, G.B. 1878: 101.)

Im Nachhange zu dem h. o. Erlasse vom 2. August 1878, Nr. 21142, gebe ich dem Verwaltungsrathe bekannt, daß auch die der 1. l. und

ungarischen Landwehr angehörigen Bediensteten, deren Belassung auf den Dienstposten bis zum 26. Mobilisirungstage bewilligt wurde, wenn die Heranziehung zur activen Militärdienstleistung im Mobilisirungsfall erforderlich ist, gleich allen anderen landwehrpflichtigen Individuen einzusetzen werden, und zwar bei einer theilweisen Mobilisirung mittelst Überufungsarten, bei einer allgemeinen Mobilisirung hingegen ohne Stellung von solchen Arten durch allgemeine Rundmachung, resp. Offeneinberufung.

Der Verwaltungsrath kann jedoch derartige Wehrpflichtige, insofern die amtliche Verständigung über die zeitliche Befreiung derselben erteilt hat, anstandslos bis spätestens zum 26. Mobilisirungstage im Dienste zurückbehalten, muß dieselben jedoch dann, ohne eine weitere spezielle Aufforderung abzuwarten, zur Einrückung anweisen. (S.M. 17. Februar 1879, Z. 23908 ex 1878, G.B. 1879 : 26.)

Das Reichs-Kriegsministerium und das Ministerium für Landesvertheidigung haben ihre Bereitwilligkeit erklärt, jene wehrpflichtigen Eisenbahnbediensteten, die nur bis zum 26. Mobilisirungstage von der Einrückung befreit wurden, gegebenen Falls, nach Maßgabe der dießfälligen Anforderungen an die betreffenden Verkehrslinien, auch über diesen Zeitpunkt hinaus, für die Dauer der Nothwendigkeit auf ihren Dienstposten belassen.

Da diese eventuell in Aussicht genommene Verfügung durch die thatsächlichen Verhältnisse im Mobilisirungsfall bestimmt werde, müsse die Ausführung dieses principiell gegebenen Zugeständnisses selbstverständlich zu Zeitpunkten vorbehalten bleiben, welcher die Beurtheilung der Nothwendigkeit wie des Umfanges dieser Maßregel ermögliche. (S.M. 6. August 1879, Z. 16732, G.B. 1879 : 95.)

Da nach dem Gesetze vom 1. Juli 1872, R.G.B. Nr. 68, §. 15 al. 3, den gesetzlichen zwei-, bezw. dreiwöchentlichen Waffenübungen noch ein Aus- und Abrüstungstag eingerechnet werden muß, sonach die Zeit, welche eine Mannschaft bei der Truppe zubringt, sich auf 16, bezw. 23 Tage erstreckt, so wird die Verwaltung über Ersuchen des genannten Ministeriums geladen, das Erforderliche zu veranlassen, daß den zur Waffenübung rückenden Landwehrpersonen, ohne Einrechnung der Hin- und Retourreise, der Urlaub stets auf die ganze Dauer der Waffenübung d. i. 16, bezw. 23 Tage bewilligt werde. (S.M. 24. August 1881, Z. 22789, l. 1881 : 102.)

Das Landesvertheidigungs-Ministerium hat der Anregung einer österreichischen Bahnverwaltung entsprechend, die unterstehenden Behörden, Eisenbahnen und Anstalten angewiesen, die Einberufungsarten für die zu den Waffenübungen einzuberufenden Bahnbediensteten künftighin derart zu erfüllen, daß zu den Waffenübungen auch je ein Aus- und Abrüstungstag gerechnet, demnach die Frist für die Einberufung sofort auf 16, beziehungsweise 23 Tage festgestellt werde. (S.M. 10. August 1882, Z. 28095, l. 1882 : 97.)

Um die Austragung der auf die Waffenübungsenthebung von Landwehrpersonen abzielenden Agenden zu vereinfachen und zu beschleunigen, wurde laut Mittheilung des Ministeriums für Landesvertheidigung vom 1. December 1886, Z. 18282/3932 IV, die bisher diesem Ministerium durch dem drittlezten Alinea im §. 27 des Statuts für die k. k. Landwehr vorbehaltene Entscheidung über Enthebungsansuchen für die im öffentlichen Dienste stehenden Personen der Landwehr in erster Instanz den Landwehrkommanden übertragen und wurden dieselben zugleich aufgefordert, die Befehle an sie gelangenden Einschießen der Behörden zc. um Verlegung der Waffenübungstermine oder gänzliche Enthebung eines Beamten von

der Waffenübung, soweit es die Interessen des militärischen Dienstes, unter Bedachtnahme auf eine (bei Officieren) etwa gebotene Ersatzzuweisung gestatten, in Berücksichtigung zu ziehen. (S.M. 31. Jänner 1887, S. 48517 ex 1886.)

### 3. Befreiung vom Geschwornenamte.

Gesetz vom 23. Mai 1873, R.G.B. Nr. 121.

§. 5. Zu dem Geschwornenamte sind nicht zu berufen:

... 5. die bei dem Eisenbahn-, Telegraphen- und Dampfschiffahrtsbetriebe beschäftigten Personen.

§. 6. Die Urliste muß wenigstens 8 Tage lang an dem Amtssitze des Gemeindevorstehers zu jedermanns Einsicht auf liegen und es hat darüber die öffentliche Bekanntmachung auf die ortsübliche Weise mit der Belehrung über das Einspruchsrecht zu erfolgen.

Jedem Betheiligten steht es frei, während dieser Frist wegen Uebergehung gesetzlich zulässiger oder wegen Eintragung gesetzlich unfähiger und unzulässiger Personen in die Liste schriftlich oder zu Protokoll Einspruch bei dem Gemeindevorsteher zu erheben oder in gleicher Weise seine Befreiungsgründe geltend zu machen.

Die Frage, ob Centraldirectoren, Betriebsdirectoren, Generalinspektoren, Generalsecretäre der Eisenbahnen und deren Stellvertreter im Sinne des Absatzes 5 des §. 3 des Gesetzes über die Bildung der Geschwornenlisten vom 23. Mai 1873, R.G.B. Nr. 121, von der Berufung zum Geschwornendienste zu befreien seien, läßt sich mit Rücksicht auf die Verschiedenheit der Organisation und Benennung der Dienstesvorstände bei den einzelnen Eisenbahnunternehmungen im Allgemeinen nicht beantworten. Nach Anschauung des Handels-Ministeriums sind die unter obigen Titeln bei den Eisenbahnverwaltungen angestellten Functionäre im Sinne der bezogenen Gesetzesbestimmung nur dann von der Verpflichtung zur Leistung des Geschwornendienstes los zu zählen; wenn dieselben mit der Ueberwachung und Oberleitung des Eisenbahnverkehrs-, Zugförderungs- oder Bahnerhaltungsdienstes betraut sind, wogegen die Vorstände der übrigen Dienstesabtheilungen der Centralverwaltungen, wie insbesondere der Controle und des commerciellen Dienstes allerdings zum Geschwornendienste heranzuziehen wären. (M. d. J. 14. November 1875, S. 4611, an die Statthalterei zu Wien, Prag und Lemberg, G.B. 1876 : 11.)

### 4. Befreiung vom Gerichtszeugenamte.

§. 103 der Strafproceßordnung vom 23. Mai 1873 verfügt:

Es ist eine allgemeine Bürgerpflicht, sich bei Untersuchungshandlungen unentgeltlich als Gerichtszeuge verwenden

lassen. Diese Pflicht trifft zunächst die Bewohner jener Gemeinde, in welcher die Untersuchungshandlung vorzunehmen ist.

Befreit sind:

. . . 3. bei Eisenbahn- oder Dampfschiffahrten beschäftigte Personen.

### **Strafgerichtliche Vorladung und Verhaftung von Bahnbediensteten.**

158 der Strafproceßordnung v. 23. Mai 1873,  
RGBl. Nr. 119:

Steht die zu vernehmende Person in einem öffentlichen Amte oder Dienste und muß zur Wahrung der öffentlichen Sicherheit oder anderer öffentlicher Interessen eine Stellvertretung während ihrer Verhinderung eintreten, so ist der unmittelbare Vorgesetzte von deren Vorladung gleichzeitig zu nachrichtigen.

Diese Vorschrift hat auch dann zu gelten, wenn Angestellte von Eisenbahnen und Dampfschiffen, Berg-, Hütten-, Hammer- und Walzwerksarbeiter, im Staats- oder Gemeindefrieden stehende Sanitätspersonen, im öffentlichen oder Privatdienst stehende Personen vorzuladen sind.

176 der Strafproceßordnung v. 23. Mai 1873,  
RGBl. Nr. 119:

. . . Wird eine der im §. 158 erwähnten Personen in Haft genommen, so ist deren unmittelbarer Vorgesetzter hiervon unverzüglich und, soferne keine besonderen Bedenken entgegenstehen, noch vor dem Vollzuge des Verhaftsbefehls Kenntniß zu setzen. Wird die Haft wieder aufgehoben, ist auch dieß sofort mitzutheilen.

# Fünfzehnter Abschnitt.

## Eisenbahnbehörden.

### 1. Das Handelsministerium.

Ministerial-Verordnung vom 20. April 1861, RGZ. Nr. 49.

Se. k. k. ap. Majestät haben mit a. h. Entschließung vom 10. April 1861 den Wirkungskreis des neu begründeten Ministeriums für Handel und Volkswirthschaft festzusetzen geruht.

Hienach sind bei dem genannten Ministerium zu behandeln:

die Einleitungen und Vorverhandlungen zum Abschlusse von Eisenbahn-Staatsverträgen und die Ueberwachung der Ausführung solcher Verträge;

die Feststellung der Tarife und die Ratificirung von Verträgen mit den Verwaltungen von Eisenbahnen oder anderen Verkehrsanstalten über den Anschluß des Verkehrs oder die Bedingungen desselben;

die Verhandlungen wegen Ertheilung von Concessionen zum Baue von Privateisenbahnen;

die Handhabung der Eisenbahn-Betriebsordnung.

Mittels Allerhöchster Entschließung vom 6. Juli 1872, B. 17744—4406 HM., RGZ. Nr. 56, wurde der Handelsminister ermächtigt, mit der Bewilligung zum Baue und Betriebe von Locomotivbahnen mit Bahnhofs-betrieb vorzugehen.

Aus Anlaß vorgekommener specieller Fälle, in welchen einzelne Handelskammern den Wunsch ausdrückten, in Kenntniß über die wichtigeren Erlasse des Handelsministeriums und der Generalinspektion in Eisenbahnangelegenheiten erhalten zu werden, wird die Handels- und Gewerbekammer neuerlich aufmerksam gemacht, daß derlei Publicationen regel-

das „Centralblatt für Eisenbahnen und Dampfschiffahrt der Monarchie“ erfolgen. (HM. 18. März 1875, B. 7428, CB.

ere die Verwaltung auf, in Zukunft bei allen jenen Ein-  
jtlich welcher die Gesellschaft eine Befreiung von der Stäm-  
Anspruch nehmen zu können glaubt, an der Stelle, an welcher  
impel angebracht zu werden pflegt, die gesetzliche oder, con-  
je Bestimmung, durch welche der Befreiungsanspruch begrün-  
möglichster Kürze ersichtlich zu machen.

em Anlasse wird auch die Aufmerksamkeit der Verwaltung  
tand gelenkt, daß die an das Handelsministerium gerichteten  
s Unterschrift die statutenmäßige Firmazeichnung der Gesell-  
sollen. (HM. 14. December 1876, B. 2783, CB. 1877 : 6.)

iehrfach vorgekommen, daß Erlässe, welche das Handelsmini-  
ie einzelnen ihm unterstehenden Bahnverwaltungen zu richten  
ir, von einem Theil derselben gar nicht oder nicht unmittelbar,  
h eine beliebige Verwaltung im Namen der übrigen, jedoch  
gliche Nachweisung einer seitens der theilhaftigen Verwaltungs-  
eilten Vollmacht beantwortet wurden.

er Vorgang weder dem durch die Abforderung individueller  
oder Gutachten angestrebten Zwecke entspricht, noch mit den  
nstlichen Verkehre beobachteten Rücksichten vereinbar scheint,  
evon Anlaß zu der gleichzeitig auch den übrigen Bahnver-  
eines Verwaltungsbereiches bekannt gegebenen Bemerkung,  
ch darauf lege, daß die von Seite des Handelsministeriums  
Erlässe, sofern in denselben nicht ausdrücklich eine ander-  
rdnung getroffen wird, künftig von denjenigen Bahnver-  
an welche der Erlaß gerichtet ist, unmittelbar beantwortet

hen bieten gemachte Wahrnehmungen mir Grund zu der An-  
die Erlässe des Handelsministeriums nicht immer gehörig  
; des Plenums des Verwaltungsrathes der Bahngesellschaft  
den, für welche diese Erlässe zumeist mit der ausdrücklichen  
en Verwaltungsrath bestimmt sind.

ich die Erwartung ausspreche, daß künftig ebensowohl die  
Erlässe als die darauf ertheilten wichtigeren Beantwortungs-  
abestens nachträglich zur Kenntniß der Verwaltungsraths-  
langen werden, lade ich die Verwaltung ein, mir über den  
c in der bezeichneten Hinsicht bei der durch den Verwaltungs-  
n Verwaltung in Uebung steht, ehestens Bericht zu erstatten.  
nner 1878, B. 391, CB. 1878 : 7.)

Eingabe vom 19. Jänner 1879, B. 88127, hat mir der Ver-  
; im eigenen, sowie im Namen der übrigen Bahnverwaltungen  
rathung von Ministerialerlässen in der Directorenconferenz  
vorstellung überreicht.

zeife gerne diesen Anlaß, um die ersprießliche Wirksamkeit der  
nferenz und überhaupt die Nützlichkeit dieser Institution anzu-  
id es liegt mir nichts ferner, als der gedachten Körperschaft,  
meinung wiederholt und in wichtigen Fragen das Handels-  
selbst eingeholt und stets besonders gewürdigt hat, innerhalb  
s der ihr zukommenden Aufgabe entgegenzutreten zu wollen.

seits kann ich aber nicht zugeben, daß die Ausführung von  
sterialerlässen erst von einer Berathung im Schoße der Direc-  
iz abhängig gemacht und die betreffende Verfügung in Bezug  
sführung einer Censur seitens derselben unterzogen werde.

Mein Erlaß vom 7. December 1878, Z. 35403, hatte somit nur den Zweck, die Autorität der behördlichen Verfügung zu wahren und beabsichtigte keineswegs die ersprießliche Wirksamkeit der Directorenconferenz einzuengen, zumal ich ganz in Uebereinstimmung mit den Anschauungen des Verwaltungsrathes daran festhalte, daß die von der Directorenconferenz gefaßten Beschlüsse für die einzelnen Verwaltungen nicht verbindlich sind, daher dieselben eine interne gesellschaftliche Angelegenheit bilden, welche der Ausführung gesellschaftlicher Verpflichtungen niemals weder hindernd noch verzögernd im Wege stehen kann.

Aus diesen Gründen ergibt sich übrigens auch die Nothwendigkeit, der Abfassung der Tagesordnung für diese Conferenzen eine besondere Aufmerksamkeit zuzuwenden, nachdem dieselben durch die jetzt übliche Verlautbarung in den öffentlichen Blättern ihren vertraulichen Charakter verloren haben, was daher zur Beobachtung für die Zukunft empfohlen wird. (S.M. 5. Februar 1879, Z. 2347, C.B. 1879 : 19.)

Das Handelsministerium beabsichtigt die Einrichtung zu treffen, daß in Zukunft die für alle oder auch nur für eine bestimmte Anzahl namentlich zu bezeichnender Bahnverwaltungen verbindlichen Verfügungen, insofern sie nicht vertraulicher Natur sind, nicht mehr jeder einzelnen Verwaltung im Wege eines besonderen Erlasses zugestellt, sondern bis auf Weiteres lediglich im officiellen Theile des „Centralblatt für Eisenbahnen und Dampfschiffahrt der österr.-ungar. Monarchie“ zur Veröffentlichung gelangen.

Mit dieser Maßnahme soll lediglich eine wesentliche Vereinfachung und Beschleunigung des Geschäftsganges sowohl für das Handelsministerium als auch für die Bahnverwaltungen geschaffen werden. (S.M. 19. August 1881, Z. 21881, C.B. 1881 : 97.)

## 2. Die Generalinspection der österr. Eisenbahnen.

**Verordnung des Handelsministeriums vom 26. August 1875,  
RGV. Nr. 116.**

Auf Grund der a. h. Entschließung vom 16. August 1875 wird die nachstehende Organisation für die Generalinspection der österreichischen Eisenbahnen mit 1. September 1875 in Wirksamkeit gesetzt, und haben von diesem Zeitpunkte an alle entgegenstehenden Bestimmungen, insbesondere jene der vom Handelsministerium unter dem 8. März 1856, Z. 613 S. M., erlassenen Instruction außer Kraft zu treten.

**§. 1.** Die Generalinspection der österreichischen Eisenbahnen ist eine dem Handelsministerium unterstehende technisch-administrative Behörde und berufen:

- a) die der Staatsverwaltung durch die Gesetze und Verordnungen vorbehaltene Oberaufsicht und Controle über den Bau und den Betrieb der Eisenbahnen zur Wahrung der Sicherheit und Ordnung, sowie der Interessen des garantirenden Staatsschatzes auszuüben und die ein-



schlägigen Anordnungen des Handelsministeriums zur Geltung zu bringen;

- b) als technisches Fachorgan die ihr vom Handelsministerium zugewiesenen Gegenstände zu begutachten;
- c) Entscheidungen von nichtprincipieller Natur in jenen Geschäftsangelegenheiten zu treffen, deren Behandlung der Generalinspektion vom Handelsministerium übertragen wird.

**§. 2.** Die Generalinspektion besteht aus fünf Abtheilungen und zwar:

- I. Abtheilung für Bau und Bahnerhaltung,
- II.       "       "       Verkehr und Zugförderung,
- III.       "       "       commerciellen Betrieb.
- IV.       "       "       Staatsgarantie-Rechnungswesen,
- V.        "       "       allgemeine Verwaltung.

An der Spitze jeder der fünf coordinirten Abtheilungen ist ein Generalinspector mit dem Range eines Hofrathes oder eines Regierungsrathes.

Nach außen bildet die Generalinspektion eine einheitliche Behörde mit gemeinschaftlichem Einreichungsprotokolle.

Die Erlässe und sonstigen amtlichen Ausfertigungen werden von je einem der Generalinspectoren unterfertigt.

**§. 3.** Der Wirkungskreis der einzelnen Abtheilungen der Generalinspektion umfaßt insbesondere:

Für die I. Abtheilung:

- Die Ermittlung der Trasse neuer Linien;
- die Prüfung der Baupläne für Neu-, Zu- und Umbauten;
- die Ueberwachung der Bauarbeiten auf den im Baue begriffenen und auf den im Betriebe stehenden Linien;
- die Ueberwachung der Bahnerhaltung auf den im Betriebe stehenden Linien.

Für die II. Abtheilung:

- Die Ueberwachung des Baues und der Instandhaltung des Fahrparkes;
- das Signalwesen;
- die Ueberwachung des technischen Betriebes;
- die Feststellung der Fahrordnungen.

**Für die III. Abtheilung:**

Das gesammte Transport- und Tarifwesen:  
die Begutachtung ökonomischer und handelspolitischer  
Fragen.

**Für die IV. Abtheilung:**

Die Prüfung der Bau- und Betriebsrechnungen mit  
Rücksicht auf die Staatsgarantie.

**Für die V. Abtheilung:**

Die Evidenzhaltung und Beeidigung des Eisenbahn-  
personales;

die Disciplinarangelegenheiten;

die Prüfung der allgemeinen Dienstesvorschriften; ferner  
die Oberleitung der Hilfsämter der Generalinspektion.

Gegenstände, welche direct oder indirect den Wirkungs-  
kreis mehrerer Abtheilungen berühren, sind gemeinsam, und  
zwar, insoweit die Geschäftsordnung dieß vorschreibt, in ge-  
meinschaftlicher Sitzung zu behandeln.

§. 4. Den Vorsitz in der Generalinspectorensitzung führt  
in der Regel der rangsälteste Generalinspector.

Dem Generaldirector des österreichischen Eisenbahnwesens  
steht es jederzeit frei, diesen Sitzungen beizuwohnen und in  
denselben den Vorsitz zu übernehmen.

Nach Ermessen des Vorsitzenden können Vertreter der  
Bahnanstalten oder sonstige Interessenten, sowie auch Sach-  
männer vernommen oder beigezogen werden.

§. 5. Jeder Generalinspectionsabtheilung ist die er-  
forderliche Anzahl von Oberinspectoren, Inspectoren, Com-  
missären u. s. w. zugewiesen, welche dem Generalinspector  
unmittelbar untergeordnet sind, und über deren dienstliche  
Verwendung er auf Grund der vom Handelsministerium ge-  
nehmigten Geschäftseintheilung zu verfügen hat.

§. 6. Die von den Organen der Generalinspektion bei  
der denselben obliegenden Ueberwachung der Eisenbahnen  
wahrgenommenen Mängel und Gebrechen (falls dieselben nicht  
schon durch Rücksprache im kurzen Wege behoben werden  
können) sind vorerst den betreffenden Dienstvorständen oder

irectionen bekannt zu geben. Sollte von Seite der Organe r Bahnanstalten die Abstellung der bekanntgegebenen Ge- rechen unterlassen werden, oder sollte die Wichtigkeit des egenstandes ein unverzügliches Einschreiten der Staats- rwaltung erheischen, so hat der betreffende Generalinspector e den Umständen angemessene Verfügung zu treffen oder i dem Handelsministerium in Antrag zu bringen.

**§. 7.** Die an Bahnverwaltungen ergehenden Erlässe r Generalinspektion sind in der Regel an die oberste gesell- aftliche Dienststelle (Generaldirection u. s. w.) zu richten.

In dringenden Fällen jedoch, wo Gefahr im Verzuge i, und die Sorge für die Abwendung von Nachtheilen, elche die Sicherheit bedrohen, eine augenblickliche Verfügung heischt, sind die Organe der Generalinspektion kraft ihrer is dem Gesetze fließenden Vollmacht berechtigt und ver- lichtet, die den Umständen angemessene Verfügung unter gener Verantwortung zu treffen, und sämtliche Beamte id Diener der Eisenbahn haben solchen Anordnungen augen- icklich Folge zu leisten, wogegen jedem, der sich durch eine lche Anordnung für beschwert erachtet, die nachträgliche Be- usung an die Generalinspektion, beziehungsweise das Handels- inisterium, vorbehalten bleibt.

**§. 8.** Gegen die Verfügungen und Entscheidungen der eneralinspektion steht der Recurs an das Handelsministe- um offen.

**§. 9.** Die Organe der Generalinspektion sind berechtigt, h zu ihren Amtshandlungen des Betriebstelegraphen zu dienen.

**§. 10.** Die Bauabtheilung der Generalinspektion hört af, zugleich ein Ministerialdepartement zu bilden und ist in infunft den übrigen Abtheilungen der Generalinspektion llständig coordinirt.

Desgleichen geht die bisher der Bauabtheilung über- iefene Leitung der auf Staatskosten auszuführenden Eisen- hnbauten an eine eigene Direction für Staats-Eisenbahn- uten über, welche unmittelbar dem Handelsministerium ntersteht, jedoch wie jede Baudirection einer Privatbahn der ontrolle der Generalinspektion unterworfen ist.

**§. 11.** Die näheren Bestimmungen, betreffend den eschäftsgang der Generalinspektion, werden durch eine vom

## Handelsministerium zu erlassende Geschäftsordnung der Generalinspektion festgestellt. \*)

Nur die definitiv angestellten Organe der Generalinspektion sind befugt, Namens dieser Behörde mit den einzelnen Bahngesellschaften in amtlichen Verkehr zu treten.

Falls ausnahmsweise dennoch die Entsendung eines der in hieramtlicher provisorischer Verwendung stehenden Organe statt haben müßte, wird dieses angewiesen werden, sich jeweils durch Vorweis eines schriftlichen Auftrages zu legitimiren. (GZ. 27. September 1872, Z. 8089, GB. 1872 : 86.)

Beschwerden wegen Unzufömmlichkeiten beim Betriebe einer Bahn sind zunächst an die Stationsvorstände, beziehungsweise an die Directionen der betreffenden Bahnanstalten zu richten. Erst wenn von Seite der Bahnorgane keine Abhilfe zu erlangen ist, oder die erhaltene Aufklärung nicht genügen sollte, wäre sich an die Generalinspektion in erster und an das Handelsministerium in zweiter Instanz zu wenden. (HM. 28. Juni 1875, GB. 1875 : 76.)

Das Handelsministerium hat die Generalinspektion um dieselbe, welche bekanntlich mit Geschäften überhäuft ist, thunlichst zu entlasten, ermächtigt, zu minder wichtigen commissionellen Verhandlungen, bei welchen nach der Actenlage zur Abgabe des Gutachtens nicht in erster Linie die specielle Kenntniß des Eisenbahnbaues erforderlich erscheint, die betreffenden Landesbehörden zur Delegation eines technischen Beamten der politischen Baubehörde, in deren Amtsbezirke der Concessionort liegt, zur Intervention Namens der Generalinspektion der österreichischen Eisenbahnen zu ersuchen. (HM. 12. December 1875, Z. 27677, GB. 1876 : 8.)

Die Fälle, daß Eingaben wegen Erlangung von Benützungscensensen, Fahrplanänderungen u. dergl. knapp vor der beabsichtigten Inbetriebsetzung, bezw. Activirung hieramts einlangen, mehrten sich in auffallender Weise.

Nachdem die Generalinspektion hiedurch gewissermaßen in eine Zwangslage versetzt wird, die nicht ohne nachtheilige Folgen auf die hieramtlichen Geschäfte bleiben kann, werden die Verwaltungen dringend eingeladen, gemessene Weisung an alle unterstehenden dortsseitigen Organe ergehen zu lassen, nicht nur die schon in den Gesetzen und sonstigen Normalverordnungen vorgeschriebenen Termine für die Vorlagen stricte einzuhalten, sondern überhaupt Eingaben, die von dortiger Seite an Termine gebunden werden, rechtzeitig hieramts einzubringen. (GZ. 27. December 1880, Z. 15655, GB. 1881 : 4.)

\*) Anlässlich der auf Grund der allerhöchsten Entschließung vom 15. August d. J. erlassenen, durch das Reichsgesetzblatt kundgemachten Verordnung über die Organisation der Generalinspektion der österreichischen Eisenbahnen finde ich der geehrten Verwaltung bekannt zu geben, daß bis auf Weiteres eine Aenderung des Geschäftsumfanges dieser Behörde in Bezug auf die ihr in einzelnen Dienstzweigen von Seite des Handelsministeriums überwiesenen Angelegenheiten nicht eintritt. Demgemäß werden die bisher an das Handelsministerium gerichteten Eingaben und sonstigen amtlichen Schriftstücke von Seite der Bahnverwaltungen auch ferner bei dem genannten Ministerium einzureichen und die bisher an die beiden Abtheilungen der Generalinspektion der österreichischen Eisenbahnen erstatteten Schriftstücke künftighin an die nach ihrer Reorganisirung eine einheitliche Behörde bildende Generalinspektion zu richten sein. Hieron setze ich die geehrte Verwaltung behufs der entsprechenden Beobachtung in Kenntniß. (HM. 30. August 1875, Z. 1308.)

# Verzeichniß

der von sämmtlichen österreichischen Bahnen der Generalinspektion periodisch vorzulegenden Eingaben. \*)

(Erl. d. GZ. v. 3. Aug. 1875, Z. 6572, EB. 1875 : 132.)

Vorlags- termine	B e n a n n t l i c h
Ganzjährig	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Geschäftsbericht des abgelaufenen Jahres.</li> <li>2. Statistische Nachweisungen (im Sinne des G.-M.-Erlasses Z. 10581—88 vom 13. Mai 1872, EB. ex 1872, S. 527.)</li> <li>3. Personalstatus über Beamte und Diener (GZ. Z. 12146 ex 1874, EB. ex 1875, Nr. 61, Seite 493).</li> </ol>
Halbjährig	<ol style="list-style-type: none"> <li>4. Ausweis über vorgenommene Kesseluntersuchungen.</li> <li>5. Ausweis über zurückgelegte Locomotiv- und Wagen-Nach-Weilen (GZ. Z. 6142 II. ex 1875, EB. Nr. 70, Seite 566).</li> </ol>
Vierteljährig	<ol style="list-style-type: none"> <li>6. Ausweis über Personalveränderungen (GZ. Z. 12146 ex 1874, EB. ex 1875, Nr. 61, Seite 493).</li> <li>7. Verzeichniß der noch nicht beeideten Individuen.</li> <li>8. Ausweis über den Stand der Fahrbetriebsmittel (GZ. Z. 3002—2422 II. ex 1871, EB. ex 1871, Seite 547).</li> <li>9. Ausweis über die in Bereitschaft gehaltenen Fahrbetriebsmittel und Ausrüstungsgegenstände für Militärtransporte (GZ. Z. 4745 ex 1874, EB. ex 1874, Seite 733).</li> <li>10. Ausweis über die aus dem Dienste der Gesellschaft ausgeschiedenen ehemaligen Staatsdiener (dieser Ausweis ist bloß von der k. k. priv. österr. Staatsbahngesellschaft und der k. k. priv. Südbahn vorzulegen.)</li> </ol>
Monatlich **)	<ol style="list-style-type: none"> <li>11. Ausweis über vorgekommene Bahnfreveln (GZ. Z. 7834—4544 II. ex 1872, EB. ex 1872, Seite 977).</li> <li>12. Circularien, mit Ausnahme der sub 13 ohnehin in Vorlage kommenden Tarifsircularien und dießfälligen Publicationen.</li> <li>13. Tarif-Veränderungen und Kundmachungen.</li> <li>14. Ausweis über strafweise Entlassene. ***)</li> </ol>

\*) Nachdem von Seite mehrerer Eisenbahnverwaltungen die anher vorzulegenden periodischen Eingaben und Ausweise, welche je nach dem Gegenstande, den sie betreffen, verschiedenen Bureau der Generalinspektion zur Beamthandlung zugewiesen werden, häufig mit einer gemeinschaftlichen Begleitschrift zur Vorlage gelangen, so werden die Verwaltungen aufgefordert, künftighin jede der periodischen Eingaben abgesehen, mit Datum Nummer und Unterschrift in Vorlage zu bringen. (GZ. 17. December 1874, Z. 11465.)

\*\*) Die monatlichen Baufortschrittsberichte siehe im Abschnitte „Eisenbahnbau“.

\*\*\*) Aufgehoben durch Erl. der GZ. v. 19. Juli 1877, Z. 5746, EB. 1877 : 85.

Vorlags- termine	B e n a n n t l i c h
Monatlich	15. Ausweis über Zugverspätungen durch Postmanipulationen.
Wöchentlich	16. Zusammenstellung über die via Krakau oder via Chyrow-Lupkow für Wien eintreffenden Ochsentransporte. — (Diese Zusammenstellungen sind bezüglich der Route via Krakau nur von der a. pr. Kaiser Ferdinands-Nordbahn bezüglich der Route via Chyrow-Lupkow dagegen nur von der Ersten ungar. = galiz. Eisenbahn auf Grund von Nachweisungen der an dem Transporte beteiligten Bahnen zu verfassen, und mit diesen Behelfen belegt, einzusenden.)
Täglich	17. Verkehrsrapporte von den hiezu beauftragten Stationen.

Anmerkung. Einbegleitungsberichte bei Vorlage periodischer Eingaben haben ganz zu entfallen.

### 3. Generaldirection der österr. Staatsbahnen.

Hand.-Min.-Erl. v. 23. Juni 1884 auf Grund a. h. Entschl. vom 8. Juni 1884, RGBl. Nr. 103.

#### 1. Allgemeine Bestimmungen.

§. 1. Die Führung des Betriebes auf den in eigener Verwaltung des Staates befindlichen Staatsbahnen und vom Staate betriebenen Privatbahnen, wie auch die Führung des Staatseisenbahnbaues erfolgt unter der Oberaufsicht des Handelsministers durch eine demselben unmittelbar unterstehende einheitliche Dienststelle, welche unabhängig von den sonstigen Eisenbahnagenden des Handelsministeriums fungirt und die Bezeichnung: „k. k. Generaldirection der österreichischen Staatsbahnen“ erhält.

Diese Generaldirection hat in Angelegenheiten des bezeichneten Geschäftskreises als Executivorgan des Handelsministers zu fungiren und in dieser Eigenschaft die im Eingange angeführten Bahnen als einheitliches Gesamtneß insbesondere gegenüber den Militärcentralstellen, dann gegenüber anderen Verkehrsanstalten und im Vereine deutscher Eisenbahnverwaltungen zu vertreten.

Im Mobilisirungsfalle tritt die Generaldirection sofort in die Centralleitung für Militärtransporte auf Eisenbahnen ein.

§. 2. In Unterordnung unter die Generaldirection (§. 1) werden zur Leitung des localen Betriebsdienstes auf den im §. 1 bezeichneten Bahnen innerhalb der nach den Verkehrsbedürfnissen zu bildenden räumlichen Bezirke Dienststellen errichtet, welche die Bezeichnung: „k. k. Eisenbahnbetriebsdirection“ führen.

Der Betrieb der Trajectanstalt und Dampfschiffahrt auf dem Bodensee wird durch eine eigene Schiffsfahrtsinspektion in Regenz geleitet, welche der Generaldirection unmittelbar untergeordnet ist.

§. 3. Der locale Betriebsdienst auf den in §. 1 bezeichneten Bahnen wird mit Berücksichtigung der örtlichen Erfordernisse und im Allgemeinen unter Trennung der drei Hauptdienstzweige von einander durch nachstehende als unterste Dienststellen fungirende Organe besorgt:

- a) der Bahnaufsichts- und Bahnerhaltungsdienst, einschließlich der Bauten, für welche keine eigenen Bauleitungen bestellt sind, durch die Bahnerhaltungssection;
- b) der Verkehrs- und kommerzielle Dienst durch die Stationen (Haltestellen), welche bei größerer Wichtigkeit die Bezeichnung: „l. l. Bahnbetriebsamt“ mit erweiterten Competenzbefugnissen erhalten;
- c) der Zugförderungs- und Werkstättendienst einerseits durch die Heizhausleitungen, andererseits durch die Werkstättenleitungen.

Neben den Bahnerhaltungssectionen können zur Ausführung von Neubauten auf den im Staatsbetriebe befindlichen Eisenbahnen besondere technische Organe (Sectionen, Bauleitungen) aufgestellt werden.

§. 4. Die Bauausführung neuer auf Staatskosten herzustellender Bahnen erfolgt durch die zu diesem Zwecke aufgestellten, der Generaldirection unmittelbar unterstehenden Bauleitungen, denen für die einzelnen Baustraßen Sectionen untergeordnet sind.

§. 5. Zur Begutachtung volkswirtschaftlicher Fragen im Bereiche des Eisenbahnverkehrs wird dem Handelsminister ein Staats-eisenbahn-rath beigegeben.

§. 6. Die Kosten der Centralleitung des Staatseisenbahnbetriebes sind ebenso wie jene des Staatseisenbahnbaues auf die einzelnen Bahnen nach dem vom Handelsministerium festgesetzten Verhältnisse zu vertheilen.

§. 7. Die Dienstsprache der Staatseisenbahnverwaltung ist die deutsche.

In derselben hat insbesondere der gesammte innere Dienst mit Einschluß des Verkehrs aller Organe der Staatseisenbahnverwaltung unter einander stattzufinden. Alle Organe der Staatseisenbahnverwaltung haben mit den Militär- und Civilbehörden in deutscher Sprache zu verkehren.

Die in Galizien aufgestellten Eisenbahnbetriebsdirectionen und die denselben unterstehenden, in diesem Lande befindlichen Dienststellen haben jedoch in Gemäßheit der dort in Kraft stehenden, auf Grund der a. h. Entschliebung vom 4. Juni 1869 erlassenen Ministerialverordnung vom 5. Juni 1869 sich im Verkehre mit den landesfürstlichen nichtmilitärischen Behörden, Aemtern und Gerichten im Lande, wie auch mit den dortigen autonomen Behörden und Organen der polnischen Sprache zu bedienen.

Diese Bestimmung findet keine Anwendung auf den gegenseitigen Verkehr der bezeichneten Eisenbahnbetriebsdirectionen und unteren Dienststellen unter einander oder mit den im Lande befindlichen Aemtern und Organen des Post- und Telegraphendienstes.

Die bei den Eisenbahnbetriebsdirectionen einlangenden, in einer der in den Landestheilen, in welchen die der Betriebsdirection zugewiesenen Bahnstraßen gelegen sind, gebräuchlichen landesüblichen Sprachen verfaßten Eingaben und Zuschriften von Parteien oder autonomen Behörden und Organen sind in derselben Sprache zu beantworten.

Alle für das Publikum bestimmten Mittheilungen (Rundmachungen, Aufschriften, Circulare etc.) sind in der deutschen und in der betreffenden landesüblichen Sprache zu erlassen.

Der Verkehr mit dem Publikum hat in der deutschen und in den betreffenden landesüblichen Sprachen stattzufinden, je nachdem die Anfrage oder Aeußerung, welche hiezu Anlaß gibt, in der einen oder in der anderen erfolgt ist.

§. 8. Eine fachliche Beaufsichtigung der Staatseisenbahnverwaltung durch andere Staatsorgane findet nicht statt.

Sollte die Generalinspektion der österreichischen Eisenbahnen in Folge der ihr gesetzlich obliegenden Handhabung der Sicherheit und Ordnung des Bahnbetriebes in den Fall kommen, Anstände wahrzunehmen, welche den Betrieb der Staatseisenbahnverwaltung betreffen, so hat die Generalinspektion sich behufs der geeigneten Abhilfe mit der betreffenden Eisenbahnbetriebsdirection in das Einvernehmen zu setzen und hievon gleichzeitig die Generaldirection durch Mittheilung einer Abschrift zu verständigen. Falls die Abhilfe nicht erfolgt, ist der Gegenstand dem Handelsminister zur Kenntniß zu bringen.

## **II. Generaldirection.**

§. 9. Die zur Führung des Staatseisenbahnbetriebes und Staatseisenbahnbaues zu errichtende Generaldirection wird von einem Sectionschef des Handelsministeriums geleitet, welcher den Titel „Präsident“ führt.

Die Generaldirection, welche in dem ihr übertragenen Wirkungskreise bezüglich aller nicht dem Handelsminister vorbehaltenen Angelegenheiten selbstständig fungirt, leitet und überwacht unter der unmittelbaren Oberaufsicht des Handelsministers den gesamten Dienst der Eisenbahnbetriebsdirectionen und Bauleitungen in administrativer, technischer und ökonomischer Hinsicht.

Die Beziehungen der Generaldirection zu der Generalinspektion der österreichischen Eisenbahnen werden durch besondere Verfügung des Handelsministers geregelt.

§. 10. Die Generaldirection umfaßt:

I. Die Präsidialabtheilung, in welcher insbesondere die in Gemäßheit des Wirkungskreises dem Handelsminister vorbehaltenen Gegenstände (§. 16) zu behandeln sind;

dann die Fachabtheilungen:

II. für Bahnerhaltung und Bau (einschließlich der Bauausführung neuer Linien);

III. für Verkehrs- und Maschinen dienst, einschließlich des Zugförderungs- und Werkstätten dienstes;

IV. für administrativen und commerziellen Dienst, einschließlich der Einnahmencontrole, der Buchhaltung und der Cassageschäfte.

Die Vorstände der Fachabtheilungen (Directoren) sind berufen, in dem ihnen zugewiesenen Geschäftskreise die Generaldirection selbstständig zu vertreten und insbesondere mit den Militärbehörden zu verkehren.

Nach dem jeweiligen Bedarfe werden die angeführten Fachabtheilungen in Unterabtheilungen gegliedert.

Die Buchhaltung wie auch die Hauptcasse werden, von einander unabhängig, von besonderen Vorständen geleitet.

Die Geschäftsordnung der Generaldirection wird vom Handelsminister festgestellt.

§. 11. Der Präsident wird von Seiner Majestät dem Kaiser ernannt.

§. 12. Der Präsident leitet die gesammte der Generaldirection zugewiesene Geschäftsführung. Er ist für dieselbe verantwortlich, und zwar, insoweit sie nicht unmittelbar durch ihn erfolgt, in der Weise, daß er für die ordnungsmäßige Handhabung des Dienstes durch die hiezu berufenen Organe zu sorgen und dieselben zur pflichtgemäßen Erfüllung ihrer dienstlichen Obliegenheiten anzuhalten hat.

Der Stellvertreter des Präsidenten wird vom Handelsminister bestimmt.

Als Vorstände der im §. 10, Z. II—IV angeführten Fachabtheilungen werden Oberbeamte bestellt, welche den Titel: „Director“ mit einem den



Dienstzweig der Fachabtheilung anbeutenden Zusage (Baudirector, Verkehrsdirector, administrativer Director) erhalten.

Denselben liegt die unmittelbare Leitung der in den Fachabtheilungen zusammengefaßten Hauptdienstzweige, wie auch die Ueberwachung der für dieselben bestellten unteren Dienststellen und Organe und namentlich die Vorsorge in der Richtung ob, daß der Dienst in dem betreffenden Dienstzweige in Gemäßheit der einschlägigen Dienstvorschriften gehandhabt werde und jederzeit den fachlichen Anforderungen Genüge leiste.

Die Directoren sind für die Erfüllung ihrer Obliegenheiten zunächst dem Präsidenten gegenüber verantwortlich, und haben nach den von demselben erhaltenen Weisungen vorzugehen.

Rechtsverbindliche Erklärungen innerhalb des der Generaldirection eingeräumten Wirkungskreises werden durch den Präsidenten, beziehungsweise dessen Stellvertreter abgegeben.

Die Geschäftsbehandlung bei der Generaldirection erfolgt, von der im Disciplinarverfahren eintretenden commissionellen Antragstellung abgesehen, nach Bestimmung des Präsidenten.

§. 13. Der Generaldirection, beziehungsweise dem Handelsminister sind in Ansehung des Betriebes der im §. 1 bezeichneten Bahnen alle jene Agenden vorbehalten, welche nicht zum Wirkungskreise der zu errichtenden Eisenbahnbetriebs-Directionen gehören. (§. 28.)

Der Wirkungskreis der Generaldirection umfaßt, unbeschadet der für einzelne Angelegenheiten erforderlichen höheren Genehmigung insbesondere auch:

1. Die einheitliche und gleichmäßige Regelung des Dienstes in allen Zweigen, namentlich die Erlassung allgemein gültiger Dienstvorschriften, Instructionen und sonstiger grundsätzlicher Verfügungen, sowie die Interpretation, Abänderung und Aufhebung derselben;

2. das Budget-, Cassa- und Rechnungswesen der gesamten Staats-Eisenbahnverwaltung unter Mitwirkung der den Eisenbahnbetriebs-Directionen beigegebenen Rechnungsdepartements;

3. den Verkehr mit den Militär- und Civilcentralstellen, mit anderen Bahnverwaltungen und Verkehrsanstalten, sowie mit den Gesellschaften der vom Staate betriebenen Bahnen;

4. die Aufstellung und Abänderung des Personalstatus, die Ranges-eintheilung der Beamten, die Ernennung, Beförderung, Kündigung (Pensionirung) und Entscheidung über die Disciplinarbehandlung der Beamten und Unterbeamten, deren Versetzung — insoweit sie nicht innerhalb desselben Betriebsdirections-Bezirkles erfolgt, — sowie die Ernennung und Versetzung der Dienstvorstände, die Aufnahme und Kündigung der Bahnärzte und commerciellen Agenten, ferner die Bemessung der Pensionen und Provisionen für das gesamte Personal, dann die übrigen Personalangelegenheiten des bei der Generaldirection verwendeten Personales;

5. die Verwaltung der für die Bediensteten bestehenden Versorgungs- und sonstigen Humanitätsfonde in Gemäßheit der einschlägigen Statuten;

6. die Leitung des Bahnerhaltungs- und Baudienstes, einschließlich der Genehmigung der Projecte und der Bewilligung zur Vornahme von Aenderungen im Bahnbestande, welche den Rahmen der laufenden Erhaltung überschreiten oder die Verwendung der Bahnanlagen betreffen;

7. die Leitung des Zugförderungs- und Werkstätdienstes, einschließlich der Evidenzhaltung und Controle, der Instandhaltung des gesamten Fahrparces, der Disposition über die Verwendung desselben, der Anschaffung und Entlehnung von Fahrbetriebsmitteln, der Leitung der nicht den Eisenbahnbetriebs-Directionen unterstellten Werkstätten;

8. die Leitung des Verkehrsdienstes einschließlich der Festsetzung und Abänderung der Fahrordnung der Züge;

9. die Festsetzung und Abänderung der Tarife im Personen- und Güterverkehr, die Bewilligung von Freitarten, von Fahrpreisermäßigungen und von Frachtermäßigungen, die Regelung der Verkehrsverhältnisse gegenüber anderen Transportanstalten einschließlich der zu diesem Zwecke event. erforderlichen Vereinbarungen, dann die Einnahmencontrole mit Ausnahme der den Betriebsdirectionen zugewiesenen Controle der Einnahmen aus dem Lokalverkehre;

10. die Materialverwaltung einschließlich der Beschaffung und Vertheilung derjenigen Materialien und Inventarstücke, welche ihrer Natur nach eine einheitliche Behandlung erfordern;

11. die Entscheidung über Beschwerden (Recurse) gegen Verfügungen der unteren Dienststellen, einschließlich der Ueberwachung und Controle des ganzen Dienstes.

§. 14. Dem Präsidenten der Generaldirection wird für die finanzielle und commerzielle Betriebsgebarung ein ständiger Beirath beigegeben.

Die 5 Mitglieder desselben werden vom Handelsminister aus dem Kreise der Mitglieder des Staatseisenbahnrathees und für die Zeit der Funktionsdauer dieses letzteren ernannt.

Dem ständigen Beirathe sind alle wichtigeren Fragen des finanziellen und commerziellen Dienstes zur Begutachtung vorzulegen, insbesondere die Anträge:

- a) auf Ertheilung von Tarifiermäßigungen im Personen- und Güterverkehr;
- b) auf Vergebung von Arbeiten und Lieferungen für die im Betriebe befindlichen Linien, insoweit die Vergebung, bezw. Genehmigung des Vertragsabschlusses der Generaldirection zugewiesen ist.

§. 15. Die Mitglieder des ständigen Beirathes haben nach Bestimmung des Präsidenten der Generaldirection bei der Controle der finanziellen Gebarung und insbesondere bei der Contrirung der Hauptcasse mitzuwirken und an der Verwaltung der Pensions- und Wohlthätigkeitsfonds theilzunehmen.

Die Mitglieder des ständigen Beirathes erhalten eine Entlohnung, deren Höhe vom Handelsminister bestimmt wird.

§. 16. Dem Handelsminister bleibt vorbehalten, jene dem Wirkungskreise der Generaldirection zugewiesenen Angelegenheiten (§. 13) zu bestimmen, welche ihm selbst zur Entscheidung, beziehungsweise Genehmigung vorzulegen sind.

Insbesondere sind dem Handelsminister vorbehalten:

1. die in Ausführung der gegenwärtigen Organisation zu erlassenden, sowie die Genehmigung aller sonstigen wichtigeren organisatorischen Verfügungen, im Rahmen der a. h. genehmigten Organisation;

2. die Feststellung des Jahrespräliminares und die Bewilligung zu Ausgaben, welche in demselben nicht vorgesehen sind, nach Maßgabe der auf verfassungsmäßigem Wege zu erwirkenden Credite;

3. die Ernennung des Stellvertreters des Präsidenten der Generaldirection;

4. die Ernennung der Abtheilungsvorstände der Generaldirection, der Betriebsdirectoren und Bauleiter, sowie des Leiters der Bodenseeschiffahrtss-Inspection;

5. die Ernennung, Beförderung, Kündigung (Pensionirung) und Entscheidung über die Disciplinarbehandlung aller Beamten der Staatseisenbahnverwaltung, welche mehr als 2000 fl. Jahresgehalt beziehen, sowie die Ertheilung von Remunerationen und Gelbanshilfen an die bezeichneten Beamten;

6. die Ertheilung von Urlaub an den Präsidenten, dessen Stellvertreter und die Abtheilungsvorstände der Generaldirection;

7. die Genehmigung der Dienstordnung (Dienstpragmatik), des Personalstatus und der die Gebühren des Personales regelnden Normen, der Statuten der Pensions- und Provisionsinstitute, dann der Wohlthätigkeitsfonde;

8. die Anordnung der Vornahme technischer Vorarbeiten für neue Eisenbahnlinien und der Bauausführung dieser letzteren, sowie die Bewilligung zur Betriebsöffnung;

9. die Bewilligung zum Abschlusse von Verträgen, durch welche unbewegliches Staatseigenthum abgetreten oder belastet wird, dann die Genehmigung von Verträgen, sofern die Vertragssumme bei allgemeiner öffentlicher Concurrenz und unter Zuschlag an den Bestbieter den Betrag von 150,000 fl., andernfalls den Betrag von 30,000 fl. übersteigt;

10. die Genehmigung der Grundlagen für die zur Anwendung zu bringenden Tarife für den Personen- und Güterverkehr.

### III. Staatseisenbahnrath.

§. 17. Der Staatseisenbahnrath besteht aus dem Vorsitzenden und 50 Mitgliedern, welche vom Handelsminister auf die Dauer von drei Jahren ernannt werden.

Von denselben werden

a) 9 Mitglieder vom Handelsminister nach freiem Ermessen ausgewählt und 5 Mitglieder in der Weise ernannt, daß der Finanzminister und der Ackerbauminister je 2 und der Reichskriegsminister eine der zu ernennenden Persönlichkeiten bezeichnet,

b) 24 Mitglieder über Vorschlag von Handels- und Gewerbekammern und

c) 12 Mitglieder über Vorschlag von Landesculturräthen und sonstigen landwirthschaftlichen Fachcorporationen ernannt.

Von den nach lit. b) in Vorschlag zu bringenden Mitgliedern entfällt auf die einzelnen Handels- und Gewerbekammern nachstehende Anzahl:

Wien 3, Brünn, Agram, Prag und Triest je 2, Lemberg mit Brod 2, Graz und Czernowitz je 1.

Ferner behufs gemeinsam zu erstattenden Vorschlags gruppenweise:

Reichenberg, Eger zusammen	1
Budweis, Pilsen	1
Olmütz, Troppau	1
Linz, Salzburg	1
Innsbruck, Feldkirch	1
Bozen, Rovereto	1
Klagenfurt, Leoben	1
Görz, Laibach	1
Robigno, Zara, Spalato, Ragusa zusammen	1

Von den nach lit. c) in Vorschlag zu bringenden Mitgliedern entfällt je 1 auf die Landwirthschaftsgesellschaften in Wien, Graz, Agram und Lemberg, dann auf den Landesculturrath für Böhmen, sowie auf den Verein für Landescultur im Herzogthume Bukowina in Czernowitz; ferner gruppenweise auf die Landwirthschafts-, respective Ackerbaugesellschaften in

Linz, Salzburg, zusammen	1
Klagenfurt, Laibach	1
Görz, Triest, Robigno	1

den Landesculturrath für Tirol und den Vorarlbergischen Landwirthschafts-Verein in Feldkirch zusammen 2 (u. zw. je 1 auf die Section I des Landesculturrathes für Tirol, mit dem landwirthschaftlichen Verein in

Borarlberg und auf die Section II des Landesculturrathes für Tirol); die mährisch-schleifische Gesellschaft für Ackerbau-, Natur- und Landeskunde in Brunn und die österreichisch-schleifische Land- und Forstwirthschaftsgesellschaft in Troppau zusammen 1.

Die Bestellung von Ersatzmännern bleibt den in lit. a) bezeichneten Ministern vorbehalten.

Für die in lit. b) und c) bezeichneten Mitglieder sind bei Erstattung des Vorschlages gleichzeitig Ersatzmänner namhaft zu machen.

§. 18. Zur Ernennung in den Staatseisenbahnrathe sind nur solche Persönlichkeiten vorzuschlagen, welche der betreffenden Handels- und Gewerbekammer, beziehungsweise Landwirthschaftscorporation (Landesculturrath) als Mitglieder angehören.

Die vorgeschlagenen Mitglieder können nach Ablauf ihrer Functionsdauer neuerdings in Vorschlag gebracht werden.

Dem Handelsministerium bleibt vorbehalten, für die Wiederbesetzung der etwa vor Ablauf der dreijährigen Functionsdauer im Staatseisenbahnrathe zur Erledigung gelangenden Stellen Vorsorge zu treffen und insbesondere in dem Falle, als einem Mitgliede die fernere Ausübung seiner Function durch Krankheit oder sonstige in der Person desselben eingetretene Hinderungsgründe unmöglich gemacht oder erheblich erschwert würde, an Stelle desselben den Ersatzmann einzuberufen; eventuell mit einer Neuernennung vorzugehen.

§. 19. Der Staatseisenbahnrathe ist berufen und verpflichtet, in wichtigen, die Interessen des Handels, der Industrie, Land- und Forstwirtschaft berührenden Fragen des Eisenbahnverkehrswesens sein Gutachten abzugeben.

Der Begutachtung des Staatseisenbahnrathe unterliegen, insoweit es sich um die vom Staate betriebenen Eisenbahnen handelt, insbesondere:

- a), alle wichtigen Anträge bezüglich des Tarifwesens, namentlich jene, welche die Festsetzung der Normaltarife für Personen und Güter, dann die Grundsätze für die Anwendung von Ausnahme- und Differenzialtarifen zum Gegenstande haben;
- b), die alljährlich zweimal (für die Sommer- und Wintermonate) festzustellenden Fahrpläne;
- c) Anträge auf Abänderung der reglementarischen Bestimmungen, soweit es sich nicht um technische Bestimmungen handelt, dann der Tarifbestimmungen, insoweit dieselben nicht lediglich vorübergehende Ausnahmeverhältnisse betreffen;
- d) die Grundsätze für die Art der Vergabung von Lieferungen und Arbeiten.

Außerdem liegt dem Staatseisenbahnrathe ob, sich über Aufforderung des Handelsministers über die Wahl der Orte zu äußern, an welchen Eisenbahnbetriebsdirectionen, Betriebsämter, Materialmagazine und Bahnerhaltungssectionen zu errichten sind.

Der Staatseisenbahnrathe kann ferner rüchftlich der im Staatsbetriebe befindlichen Eisenbahnen Anfragen und Anträge stellen.

Er kann in Angelegenheiten seines Wirkungskreises auch Anträge stellen, welche sich auf andere Eisenbahnen und auf das Eisenbahnwesen überhaupt beziehen.

§. 20. Der Staatseisenbahnrathe versammelt sich über Einladung des Handelsministers nach Bedürfnis, mindestens aber zweimal im Jahre, und zwar im Frühjahr und Herbst zu einer Sitzung.

Ueber Veranlassung des Vorsitzenden können zu den Sitzungen des Staatseisenbahnrathe auch Sachverständige beigezogen werden, welche nicht Organe der Staatseisenbahnverwaltung sind.

# Generaldirection der österr. Staatsbahnen. 4

Der Vorsitz in den Sitzungen des Staatseisenbahnrathe steht dem Handelsminister zu, als dessen Stellvertreter im Staatseisenbahnrathe Präsident der Generaldirection fungirt.

Im Falle der Verhinderung des Handelsministers und des Präsidenten wird der Vorsitzende vom Handelsminister bestimmt.

Die Verhandlungen des Staatseisenbahnrathe finden in nicht öffentlichen Sitzungen und auf Grund einer vom Handelsminister zu erlassende Geschäftsordnung statt.

Der Staatseisenbahnrathe erstattet sein Gutachten auf Grund der mit Stimmenmehrheit der anwesenden Mitglieder gefaßten Beschlüsse.

Abweichende Ansichten sind über Verlangen der Stimmführer in das Protokoll aufzunehmen.

§. 21. Die Mitglieder des Staatseisenbahnrathe haben, insoweit sie nicht Staatsbeamte sind, in die Hände des Handelsministers oder seines Delegirten die Angelobung zu leisten.

Ihre Function ist ein Ehrenamt, mit welchem eine Entlohnung nicht verbunden ist.

Die nicht in Wien wohnhaften Mitglieder haben Anspruch auf Diäten im Betrage von 8 fl. und bezüglich der im Staatsbetriebe befindlichen Eisenbahnen auf freie Fahrt in beliebiger Wagenklasse für die Reisen nach und von dem Orte der Sitzung.

Auch werden ihnen die durch Benützung anderer Verkehrsanstalten erwachsenden Reiseauslagen vergütet.

## IV. Eisenbahnbetriebsdirectionen.

§. 22. Die Eisenbahnbetriebsdirectionen leiten in ihren Bezirken auf Grund der von der Generaldirection ergehenden Weisungen (§. 2) den localen Betriebsdienst mit Einschluß des Werkstättendienstes und der Materialverwaltung, wie auch jener Neubauten, für welche besondere, unmittelbar der Generaldirection untergeordnete Bauleitungen nicht bestellt sind.

Die Eisenbahnbetriebsdirectionen sind für die Sicherheit und Ordnung des Betriebes in ihrem Bezirke im Sinne der Eisenbahnbetriebsordnung vom 16. November 1851, RGZ. Nr. 1 ex 1852, verantwortlich und unterliegen in dieser Hinsicht der Aufsicht und Controle der Generalinspection der österreichischen Eisenbahnen.

§. 23. Jede Eisenbahnbetriebsdirection bildet für die drei Hauptdienstzweige (Bahnerhaltung, Verkehr, Zugförderung), dann für die allgemeinen administrativen Angelegenheiten, einschließlich der Materialverwaltung, eine einheitliche Dienststelle.

Derselben sind untergeordnet: die als unterste Dienststellen der drei Hauptdienstzweige fungirenden Organe, dann das Inspectorat für Bau- und Bahnerhaltung, das Materialmagazin und das Rechnungsdepartement, welches hinsichtlich der Art der Rechnungsführung besondere Instructionen hält.

Die Gelbanweisungen der Eisenbahnbetriebsdirectionen werden unter rennter Rechnungsführung in der Regel von der am Sitze der Betriebsdirection befindlichen Stations- (Bahnbetriebsamts-) Casse vollzogen.

Ausnahmsweise kann die Aufstellung einer eigenen Betriebsdirections- a erfolgen.

24. Die Orte, an welchen die Eisenbahnbetriebsdirectionen zu errichten sind, werden mit a. h. Genehmigung vom Handelsminister unter Vorbehalt der Erfordernisse des Dienstes bestimmt.

Mit Genehmigung des Handelsministers erfolgt durch die General-

direction die Bestimmung der Standorte der Betriebsämter, Bahnerhaltungssectionen und Materialmagazine, unter besonderer Berücksichtigung der dienstlichen Erfordernisse, der Beaufsichtigung und Materialvertheilung.

§. 25. Jede Eisenbahnbetriebsdirection hat einen Oberbeamten zum Vorstande, welcher den Titel „Betriebsdirector“ führt.

Derselbe ist für die gesammte Geschäftsführung, insbesondere für die Sicherheit, Ordnung und Regelmäßigkeit des Betriebes innerhalb des Betriebsdirectionsbezirkles verantwortlich.

Dem Betriebsdirector ist ein Stellvertreter, sowie das erforderliche Hilfspersonale beigegeben.

Sämmtliche Organe der Eisenbahnbetriebsdirection haben den Dienst innerhalb der bestehenden Vorschriften nach den vom Betriebsdirector erteilten Weisungen zu führen.

Die Geschäftsordnung der Eisenbahnbetriebsdirectionen wird mit Genehmigung des Handelsministers festgesetzt.

§. 26. Der Betriebsdirector vertritt die Eisenbahnbetriebsdirection nach Außen und gibt für dieselbe rechtsverbindliche Erklärungen ab.

Er verkehrt in allen dem Wirkungskreise der Eisenbahnbetriebsdirection zugewiesenen Angelegenheiten unmittelbar mit den hiezu berufenen Militärbehörden und mit den Civilbehörden der Länder, in denen der Betriebsdirectionsbezirk gelegen ist, dann mit der Generalinspektion der österreichischen Eisenbahnen und mit den gleichstehenden Dienststellen anderer Verkehrsanstalten.

Der Betriebsdirector hat den Anforderungen der Militärterritorialcommanden wegen Beförderung von Truppen- und Heereserfordernissen innerhalb des eigenen Bezirkles unbedingt zu entsprechen und nöthigenfalls die hiezu erforderlichen Transportmittel zu reclamiren.

Insoweit die Militärtransporte die Grenzen des eigenen Bezirkles überschreiten, hat der Betriebsdirector, an welchen die instradirende Militärbehörde sich gewendet hat, im Einvernehmen mit den berührten Nachbarbezirken wegen Uebernahme und Weiterbeförderung des Militärtransportes bis zum Bestimmungsorte das Geeignete einzuleiten.

§. 27. Dem Betriebsdirector liegt ob, die Ausführung der höheren Anordnungen zu veranlassen und zu überwachen, die ihm unterstehenden Organe zur Erfüllung ihrer Obliegenheiten anzuhalten und für deren gedeihliches Zusammenwirken wie auch für die thunlichst ökonomische Gebahrung Sorge zu tragen.

Er hat das Geschäftsergebniß des Bezirkles sorgsam zu beachten und auf die Verbesserung desselben, sowie der Betriebsführung überhaupt durch geeignete Maßnahmen innerhalb seines Wirkungskreises durch Antragstellung bei der Generaldirection hinzuwirken. — Bei Gefahr im Verzuge ist der Betriebsdirector berechtigt und verpflichtet, auch in Angelegenheiten, welche der Generaldirection vorbehalten sind, die erforderlichen Verfügungen zu treffen, behufs nachträglicher Genehmigung derselben aber sofort Bericht zu erstatten.

§. 28. Der Wirkungskreis der Eisenbahnbetriebsdirection umfaßt die Vollziehung und Ueberwachung des localen Betriebsdienstes innerhalb des eigenen Bezirkles, als:

1. die Aufstellung des Jahrespräliminars und die Gebahrung mit den vom Handelsminister bewilligten Crediten, sowie die Aufstellung der Gebahrungsausweise und Rechnungsabschlüsse;

2. die Aufnahme (Anstellung), Versetzung, Beförderung, Dienstenthebung (Ründigung) und Disciplinarbehandlung des gesammten Dienstpersonals einschließlich der Wächter und der definitiven Diener aller

**Kategorien, dann des von Fall zu Fall nothwendig werdenden Aushilfs-personals nach Maßgabe der bestehenden Directiven innerhalb des normirten Personalbedarfs und genehmigten Präliminars; ferner in Ansehung der definitiven Unterbeamten und Beamten, dann der Beamtenaspiranten, die Ertheilung von Erhebwilligungen, die Vornahme von Versetzungen (mit Ausnahme der Dienstvorstände) innerhalb des eigenen Bezirkes, die Erstattung von Beförderungsvorschlägen und die Einleitung von Disciplinaruntersuchungen, sowie die Suspendirung vom Dienste.**

**In Fällen von Versetzungen definitiver Unterbeamten, Beamten, dann von Beamtenaspiranten, wie auch im Falle der Einleitung einer Disciplinaruntersuchung gegen einen solchen Bediensteten oder der Suspendirung eines solchen ist gleichzeitig die Anzeige an die Generaldirection zu erstatten;**

**3. die Ertheilung von Urlaub an das unterstehende Personal bis zur Dauer von 4 Wochen;**

**4. die Bewilligung von Remunerationen und Unterstüzungen aus den hiefür nach Maßgabe des genehmigten Präliminars zur Verfügung stehenden Mitteln bis zum Betrage von 100 fl., sowie die Antragstellung bezüglich höherer Beträge;**

**5. die Erledigung der Einkommensteuer-Angelegenheiten des unterstehenden Personals, sowie der Grund- und Gebäudesteuer-Angelegenheiten, rücksichtlich der im Bezirke gelegenen Bahnimmobilien;**

**6. die Nachsicht, beziehungsweise Bewilligung zur Abschreibung von Rechnungsmängeln oder uneinbringlichen Forderungen, dann von bei Materialien oder Inventargegenständen sich ergebenden Verlusten, soferne der Geldwerth von Fall zu Fall den Betrag von 500 fl. und in demselben Jahre im Ganzen den Betrag von 5000 fl. nicht übersteigt, unbeschadet der Verfolgung solcher Angelegenheiten im Disciplinarwege;**

**7. die Verfassung und Vorlage von Projecten für Reconstructionen, Erweiterungs- und Neubauten auf den im Betriebe befindlichen Linien;**

**8. die Ausführung derartiger Bauten in Gemäßheit der genehmigten Projecte und Präliminare, soferne hiefür nicht eigene Bauleitungen aufgestellt werden;**

**9. die Antragstellung bezüglich der Festsetzung und Abänderung der Fahrordnung der Personen- und Lastzüge;**

**10. die Einleitung der fahrplanmäßigen Züge, einschließlich der Erforderniß-, beziehungsweise Militärzüge, dann die Einleitung von Separatzügen und die Ueberwachung des gesammten Zugverkehrs mit Einschluß der Stundenpaßcontrole;**

**11. die Verhandlung, beziehungsweise Entscheidung aus Anlaß der Beschädigung von Fahrbetriebsmitteln, ausgenommen die Abrechnung mit fremden Bahnen über Wagenreparaturkosten;**

**12. die Verfügung über den Maschinen- und Wagenpark innerhalb des Betriebsdirectionsbezirkes und die Antragstellung auf eine etwa erforderliche Vermehrung oder Veränderung des Fahrparks;**

**13. die Erhebungen über Bahnunfälle;**

**14. die Handhabung der Bahnpolizei;**

**15. die Antragstellung bezüglich der Festsetzung der Tarife im Personen- und Güterverkehr;**

**16. die Bewilligung von Freifahrten und ermäßigten Fahrten in einzelnen Fällen, dann von localen Tarifiermäßigungen im Güterverkehr, beides in Gemäßheit der besonderen Instructionen, sowie die Antragstellung für in den Instructionen nicht vorgesehene Fälle;**

**17. die Entscheidung über Beschwerden gegen die unterstehenden Organe (Beschwerdebücher) und die Erledigung von aus dem Personenverkehre und aus dem localen Güterverkehre erwachsenen Reclamationen**



und Entschädigungsansprüchen, soferne die ganze Entschädigungssumme bei Reclamationen aus dem Personenverkehre den Betrag von 100 fl. und bei solchen aus dem Güterverkehre den Betrag von 1000 fl. nicht übersteigt, dann die Controle der Einnahmen aus dem Localverkehre;

18. die Verpachtung von Lagerplätzen und Bahngrundstücken, sowie die Auflassung von Bestandzinsen bis zum Betrage von 100 fl.;

19. die Intervention bei Concurrrenz-Verhandlungen, sowie die Gestattung von Privatbauten an der Bahn und in der Nähe der Bahnhöfe;

20. die Vornahme von Contrirungen der Cassen und Vorräthe innerhalb des eigenen Bezirkes;

21. die Verwaltung der Werkstätten, insoweit dieselben der Eisenbahnbetriebsdirection unterstellt sind, und der Materialmagazine, beides nach den hiefür bestehenden Normen;

22. die Beschaffung des Jahresbedarfes an Verbrauchsmaterialien und Inventarstücken mit Ausnahme derjenigen, deren Natur eine einheitliche Beschaffung erfordert (als Fahrbetriebsmittel, Reservevorräthe, Schienen u.)

§. 29. Die Materialbeschaffung (§. 28, Z. 22) hat innerhalb des genehmigten Bedarfs- und Kostenpräliminars unter Einhaltung der strengsten Oekonomie stattzufinden.

Die Sicherstellung von Lieferungen, deren präliminirter Werth den Betrag von 5000 fl. erreicht oder übersteigt, hat in der Regel im Offertwege auf Grund allgemeiner öffentlicher Concurrrenz und durch Zuschlag an den Offerenten zu erfolgen, welcher das günstigste Anbot gestellt hat.

Bei der Beurtheilung der Angebote ist nicht nur auf den angebotenen Preis, sondern auch auf die nach den Erzeugungsorten verschiedenen Kosten der Ueberwachung der Erzeugung, des Transportes zur Uebergabestelle, der Uebernahme und Vertheilung sowie auf die hieraus etwa erwachsenden Geschäfterschwernisse, dann auf die Leistungsfähigkeit und Vertrauenswürdigkeit des Offerenten Bedacht zu nehmen. — Unter gleichen Bedingungen ist jedenfalls der Industrie und Urproduction des eigenen Bezirkes der Vorzug zu geben.

Falls gegen die Einleitung einer allgemeinen öffentlichen Offertverhandlung gewichtige Bedenken bestehen, wie z. B. Marktverhältnisse, geringe Zahl geeigneter Offerenten, vermuthliche Verständigung unter denselben u., können ausnahmsweise Lieferungen der bezeichneten Art, wie auch Lieferungen im Werthe von unter 5000 fl., bezüglich welcher überhaupt die Art der Vergebung nach den obwaltenden Umständen zu bestimmen ist, im Wege einer beschränkten Concurrrenz oder durch Handeinkauf (Accord) vergeben werden. Der Handeinkauf (Accord) ist insbesondere dann zulässig, wenn sich Gelegenheit bietet, die Sicherstellung innerhalb der dem Präliminare zu Grunde gelegten Einheitspreise unter günstigeren, als jenen Bedingungen zu bewirken, welche von einer anderen Anstalt oder Unternehmung bei einer soeben durchgeführten öffentlichen Concurrrenzverhandlung erzielt worden sind.

Die vorzugsweise Berücksichtigung des eigenen Bezirkes bei gleich günstigen Bedingungen hat auch in diesen Fällen als Grundsatz zu gelten.

Die vorstehenden Bestimmungen haben sinngemäß auf die Vergebung von Arbeiten durch die Eisenbahnbetriebsdirectionen Anwendung zu finden.

## V. Personal- und Schlußbestimmungen.

§. 30. Das Personal der Staatseisenbahnverwaltung (Beamte, Unterbeamte, Diener, Aspiranten u.) ist entweder dauernd (definitiv) oder zeitlich (provisorisch) angestellt.



Die Rechte und Pflichten des Personals werden unter Wahrung der erworbenen Rechte durch eine mit Genehmigung des Handelsministers von der Generaldirection zu erlassende Dienstordnung (Dienstpragmatik) und durch die auf Grund derselben festzusetzenden, sonstigen einheitlichen Dienstvorschriften eventuell durch besondere Dienstverträge geregelt.

Die Ruheversorgung, sowie die Versorgung der Witwen und Waisen erfolgt durch besondere Pensions- (Provisions-) Institute nach Maßgabe der einschlägigen Statuten auf Grund der hienach von den Theilnehmern zu leistenden Beiträge.

§. 31. Das Verfahren in Disciplinargelegenheiten im Bereiche der Staatseisenbahnverwaltung wird durch die nach §. 30 zu erlassende Dienstordnung (Dienstpragmatik) unter Einhaltung des Grundsatzes geregelt, daß bei jeder Eisenbahnbetriebsdirection, wie auch bei der Generaldirection eine Disciplinarc Commission zu bilden ist, welche auf Grund des Ergebnisses der Disciplinaruntersuchung nach Stimmenmehrheit Beschluß zu fassen hat.

§. 32. Insoweit die vorstehenden Anordnungen (§. 30 und 31) nicht eine Verschiedenheit der Rechte und Pflichten bedingen, finden auf die definitiv angestellten Beamten, Unterbeamten und Diener der Staatseisenbahnverwaltung die für Staatsbeamte und Staatsdiener geltenden Normen sinngemäß Anwendung.

§. 33. Dem Handelsminister steht jederzeit zu, über die wechselweise Dienstesverwendung von Organen des Handelsministeriums, der Generalinspection der österreichischen Eisenbahnen und der Staatseisenbahnverwaltung zu bestimmen.

Die jenen Staatsbeamten, auf welche die Bestimmungen des Gesetzes vom 15. April 1873, RGZ. Nr. 47, Anwendung finden, zustehenden Rechte werden durch eine etwaige Dienstesverwendung im Bereiche der Staatseisenbahnverwaltung nicht berührt.

§. 34. Die Handhabung der Bahnpolizei nach Maßgabe der bestehenden Vorschriften liegt zunächst den hiezu instructionsmäßig berufenen Organen des localen Betriebsdienstes und der Eisenbahnbetriebsdirectionen, dann den Abtheilungsvorständen der Generaldirection ob.

Die nach §. 102 der Eisenbahnbetriebsordnung vorgeschriebene Beibehaltung des zur Ausübung bahnpolizeilicher Functionen berufenen Personals wird im Delegationswege durch Organe der Staatseisenbahnverwaltung vorgenommen.

§. 35. Die vorstehende Organisation hat mit 1. August 1884 in Wirksamkeit zu treten.

Mit diesem Zeitpunkte treten alle entgegenstehenden Bestimmungen außer Kraft, insbesondere die mit Verordnung des Handelsministeriums vom 26. Februar 1882, RGZ. Nr. 25, erlassenen „Grundzüge für die Organisation des Staatsbetriebes auf den westlichen Staatsbahnen und vom Staate betriebenen Privatbahnen.“

Die zufolge §. 10 der Verordnung des Handelsministeriums vom 26. August 1875, RGZ. Nr. 116, errichtete Direction für Staatseisenbahnbauten wird mit dem vom Handelsminister zu bestimmenden Zeitpunkte in die Generaldirection einbezogen.

#### 4. Verhältniß der Generaldirection der österr. Staatsbahnen zur Generalinspection der österr. Eisenbahnen.

Verordnung des Handelsministeriums vom 15. Juli 1884,  
RGZ. Nr. 122.

In Ausführung des §. 9 der mit Verordnung des Handelsministeriums vom 23. Juni 1884 kundgemachten Organisation der Staatseisenbahnverwaltung in den im Reichsrathe vertretenen Königreichen und Ländern werden in Absicht auf die Regelung der Beziehungen der Generaldirection der österreichischen Staatsbahnen zur Generalinspection der österreichischen Eisenbahnen die nachstehenden Anordnungen getroffen.

§. 1. Aus dem mit Verordnung des Handelsministeriums vom 26. August 1875 normirten Wirkungskreise der Generalinspection der österreichischen Eisenbahnen entfallen in den dienstlichen Beziehungen derselben zur Generaldirection der österreichischen Staatsbahnen alle Amtshandlungen und Agenden, welche nicht ausdrücklich in der Eisenbahnbetriebsordnung vom 16. November 1851 oder in anderen Gesetzen der Generalinspection auch gegenüber den Staatseisenbahnen vorbehalten sind und gemäß §. 8 der oberrwähnten Organisation mit der Handhabung der Sicherheit und Ordnung des Bahnbetriebes nicht im Zusammenhange stehen. Insbesondere findet eine Prüfung und Ueberwachung der ökonomischen Gebahrung der Generaldirection durch die Generalinspection nicht statt.

§. 2. Der Generalinspection obliegt nach Maßgabe des §. 8 der Organisation der Staatseisenbahnverwaltung auch fernerhin: a) die Aufsicht über die Erhaltung der Bahnlinien sammt Zugehör; b) die Aufsicht über die Instandhaltung der Fahrbetriebsmittel; c) die Ueberwachung des technischen Betriebes, des Signal- und des Transportwesens und d) die Aufsicht über die Bahnbeamten und Diener im Sinne der Eisenbahnbetriebsordnung.

§. 3. Die Generaldirection ist befugt, sofern nicht im einzelnen Falle die Entscheidung des Handelsministers einzuholen ist (§. 16 der Organisation der Staatseisenbahnverwaltung), die bisher in Bezug auf die Bauausführung nach den bestehenden Vorschriften, insbesondere den Verordnungen vom 25. Jänner 1879 und vom 29. Mai 1880 dem Handelsministerium, beziehungsweise der Generalinspection vorbehaltenen Angelegenheiten im Namen des Handelsministers zu entscheiden, die Einleitung und Vornahme der dießfalls vorgeschriebenen Commissionen zu veranlassen und die Ausführung der Bauarbeiten sowohl auf den im Baue befindlichen als auch auf den im Betriebe stehenden Linien zu überwachen. Bei den bezüglichen Commissionen hat jedoch nach wie vor ein Vertreter der Generalinspection zu interveniren, und sind deßhalb vor der Abhaltung der betreffenden Commission die bezüglichen Acten und Projectspläne durch einen Zeitraum von vierzehn Tagen zur Einsicht der Generalinspection bereitzuhalten. Die Generaldirection wird die Pläne von Herstellungen, welchen eine neue Constructionsart oder ein neues System zu Grunde liegt, der Generalinspection zur Begutachtung übermitteln und derselben zur Evidenzhaltung der Bahneinrichtungen der österreichischen Eisenbahnen von den Ausführungsplänen der Stations- und Geleisanlagen, sowie der sonstigen Betriebsanlagen neuer Bahnlinien je eine Copie für das Archiv zur Verfügung stellen. Die im Archive der Generalinspection bereits vorhandenen Pläne von solchen Anlagen sind durch die

Generaldirection im ersten Monate jeden Jahres durch Einzeichnung der im Laufe des Vorjahres erfolgten Aenderungen in Uebereinstimmung mit dem factischen Bestande zu bringen. Die Generaldirection ist ferner ermächtigt, beim commercziellen und technischen Betriebe nach Maßgabe der obwaltenden Verhältnisse und eventuell nach eingeholter Genehmigung des Handelsministers alle jene Ausnahmen und Erleichterungen einzuführen, beziehungsweise zu gewähren, rücksichtlich welcher in den bestehenden Vorschriften, und zwar insbesondere im Eisenbahnbetriebsreglement vom 10. Juni 1874, in den Grundzügen der Vorschriften für den Verkehrsdienst auf Eisenbahnen mit normalem Betriebe (Handelsministerialerlaß vom 18. October 1876), in der Verordnung des Handelsministeriums vom 12. März 1879, betreffend die Veröffentlichung von Refactionen und sonstigen Begünstigungen im Güterverkehre auf Eisenbahnen, in der Verordnung des Handelsministeriums vom 31. December 1879, womit die vorerwähnte Verordnung vom 12. März 1879 abgeändert wird, dann in den Grundzügen der Vorschriften für den Betrieb auf Localbahnen (Handelsministerialerlaß vom 1. August 1883) u. dem Handelsministerium, beziehungsweise der Generalinspektion die Entscheidung vorbehalten ist; die Generaldirection hat jedoch, sofern keine andere Bestimmung getroffen ist, in jedem einzelnen Falle von den bezüglichlichen Anordnungen der Generalinspektion in kurzem Wege Mittheilung zu machen. Ebenso sind die nach vorherigem Einvernehmen mit der Postverwaltung festgestellten Fahrordnungen, die Tarife für den Personen- und Güterverkehr sammt den einschlägigen Kundmachungen und Nachträgen, die Dienstbefehle, welche tarifarische Anordnungen enthalten, dann die Gewährung von Refactionen und sonstigen Begünstigungen im Güterverkehre, welche nicht zur Veröffentlichung gelangen und an welchen auch Privat-eisenbahngesellschaften theilhaftig sind, rechtzeitig der Generalinspektion mitzutheilen. Desgleichen sind der Generalinspektion die Vereinbarungen mit in- oder ausländischen Bahnverwaltungen, welche über Instradirungen, Verkehrstheilungen oder tarifarische Angelegenheiten im Allgemeinen getroffen werden, dann die Antheilstabellen, sowie alle jene Refactionen, welche nur die Staatsbahnlinien betreffen und nach der von der Generaldirection getroffenen Entscheidung nicht zur Publication gelangen, bekanntzugeben.

§. 4. Alle Angelegenheiten des Eisenbahnwesens, welche nach einheitlichen Vorschriften für sämtliche österreichischen Eisenbahnen zu regeln sind, werden im Handelsministerium, beziehungsweise von der Generalinspektion behandelt; jedoch ist in solchen Fällen vorher die Aeußerung der Generaldirection einzuholen.

## **5. Landesfürstliche Commissäre.**

Die Ausübung der gesetzlichen Aufsicht über Vereine zum Baue und Betriebe von Eisenbahnen liegt dem Handelsministerium ob, welches, wenn die Eisenbahn bestimmt ist, an den Staat überzugehen, oder, wenn der Staatsschatz eine Zinsen- oder Tilgungsgarantie übernommen hat, bei der Bestellung des landesfürstlichen Commissärs im Einverständnisse mit dem Finanzministerium vorzugehen hat. (U. h. Entschließung 18. Februar 1857, Z. 1876, MZ.)

Die landesfürstlichen Commissäre bei Eisenbahnunternehmungen werden aufgefordert, über die von denselben gemachten Wahrnehmungen in Bezug auf den Betrieb, die ökonomische Gebahrung und die sonstigen Verhält-

Borarlberg und auf die Section II des Landesculturrathes für Tirol); die mährisch-schlesische Gesellschaft für Aderbau-, Natur- und Landeskunde in Brünn und die österreichisch-schlesische Land- und Forstwirthschaftsgesellschaft in Troppau zusammen 1.

Die Bestellung von Ersatzmännern bleibt den in lit. a) bezeichneten Ministern vorbehalten.

Für die in lit. b) und c) bezeichneten Mitglieder sind bei Erstattung des Vorschlages gleichzeitig Ersatzmänner namhaft zu machen.

§. 18. Zur Ernennung in den Staatseisenbahnrathe sind nur solche Persönlichkeiten vorzuschlagen, welche der betreffenden Handels- und Gewerbekammer, beziehungsweise Landwirthschaftscorporation (Landesculturrath) als Mitglieder angehören.

Die vorgeschlagenen Mitglieder können nach Ablauf ihrer Functionsdauer neuerdings in Vorschlag gebracht werden.

Dem Handelsministerium bleibt vorbehalten, für die Wiederbesetzung der etwa vor Ablauf der dreijährigen Functionsdauer im Staatseisenbahnrathe zur Erledigung gelangenden Stellen Vorsee zu treffen und insbesondere in dem Falle, als einem Mitgliede die fernere Ausübung seiner Function durch Krankheit oder sonstige in der Person desselben eingetretene Hinderungsgründe unmöglich gemacht oder erheblich erschwert würde, an Stelle desselben den Ersatzmann einzuberufen; eventuell mit einer Neuernennung vorzugehen.

§. 19. Der Staatseisenbahnrathe ist berufen und verpflichtet, in wichtigen, die Interessen des Handels, der Industrie, Land- und Forstwirthschaft berührenden Fragen des Eisenbahnverkehrsweesens sein Gutachten abzugeben.

Der Begutachtung des Staatseisenbahnrathe unterliegen, insoweit es sich um die vom Staate betriebenen Eisenbahnen handelt, insbesondere:

- a) alle wichtigen Anträge bezüglich des Tarifwesens, namentlich jene, welche die Festsetzung der Normaltarife für Personen und Güter, dann die Grundsätze für die Anwendung von Ausnahme- und Differenzialtarifen zum Gegenstande haben;
- b) die alljährlich zweimal (für die Sommer- und Wintermonate) festzustellenden Fahrpläne;
- c) Anträge auf Abänderung der reglementarischen Bestimmungen, soweit es sich nicht um technische Bestimmungen handelt, dann der Tarifbestimmungen, insoweit dieselben nicht lediglich vorübergehende Ausnahmeverhältnisse betreffen;
- d) die Grundsätze für die Art der Vergabung von Lieferungen und Arbeiten.

Außerdem liegt dem Staatseisenbahnrathe ob, sich über Aufforderung des Handelsministers über die Wahl der Orte zu äußern, an welchen Eisenbahnbetriebsdirectionen, Betriebsämter, Materialmagazine und Bahnerhaltungssectionen zu errichten sind.

Der Staatseisenbahnrathe kann ferner rücksichtlich der im Staatsbetriebe befindlichen Eisenbahnen Anfragen und Anträge stellen.

Er kann in Angelegenheiten seines Wirkungskreises auch Anträge stellen, welche sich auf andere Eisenbahnen und auf das Eisenbahnwesen überhaupt beziehen.

§. 20. Der Staatseisenbahnrathe versammelt sich über Einladung des Handelsministers nach Bedürfnis, mindestens aber zweimal im Jahre und zwar im Frühjahr und Herbst zu einer Sitzung.

Ueber Veranlassung des Vorsitzenden können zu den Sitzungen des Staatseisenbahnrathe auch Sachverständige beigezogen werden, welche nicht Organe der Staatseisenbahnverwaltung sind.

Der Vorsitz in den Sitzungen des Staatseisenbahnratheß steht dem Handelsminister zu, als dessen Stellvertreter im Staatseisenbahnrathe der Präsident der Generaldirection fungirt.

Im Falle der Verhinderung des Handelsministers und des Präsidenten wird der Vorsitzende vom Handelsminister bestimmt.

Die Verhandlungen des Staatseisenbahnratheß finden in nicht öffentlichen Sitzungen und auf Grund einer vom Handelsminister zu erlassenden Geschäftsordnung statt.

Der Staatseisenbahnrath erstattet sein Gutachten auf Grund der mit Stimmenmehrheit der anwesenden Mitglieder gefaßten Beschlüsse.

Abweichende Ansichten sind über Verlangen der Stimmführer in das Protokoll aufzunehmen.

§. 21. Die Mitglieder des Staatseisenbahnratheß haben, insoweit sie nicht Staatsbeamte sind, in die Hände des Handelsministers oder seines Delegirten die Angelobung zu leisten.

Ihre Function ist ein Ehrenamt, mit welchem eine Entlohnung nicht verbunden ist.

Die nicht in Wien wohnhaften Mitglieder haben Anspruch auf Diäten im Betrage von 8 fl. und bezüglich der im Staatsbetriebe befindlichen Eisenbahnen auf freie Fahrt in beliebiger Wagenclasse für die Reisen nach und von dem Orte der Sitzung.

Auch werden ihnen die durch Benützung anderer Verkehrsanstalten erwachsenden Reiseauslagen vergütet.

#### **IV. Eisenbahnbetriebsdirectionen.**

§. 22. Die Eisenbahnbetriebsdirectionen leiten in ihren Bezirken auf Grund der von der Generaldirection ergehenden Weisungen (§. 2) den localen Betriebsdienst mit Einschluß des Werkstättendienstes und der Materialverwaltung, wie auch jener Neubauten, für welche besondere, unmittelbar der Generaldirection untergeordnete Bauleitungen nicht bestellt sind.

Die Eisenbahnbetriebsdirectionen sind für die Sicherheit und Ordnung des Betriebes in ihrem Bezirke im Sinne der Eisenbahnbetriebsordnung vom 16. November 1851, RGV. Nr. 1 ex 1852, verantwortlich und unterliegen in dieser Hinsicht der Aufsicht und Controle der Generalinspection der österreichischen Eisenbahnen.

§. 23. Jede Eisenbahnbetriebsdirection bildet für die drei Hauptdienstzweige (Bahnerhaltung, Verkehr, Zugförderung), dann für die allgemeinen administrativen Angelegenheiten, einschließlich der Materialverwaltung, eine einheitliche Dienststelle.

Derselben sind untergeordnet: die als unterste Dienststellen der drei Hauptdienstzweige fungirenden Organe, dann das Inspectorat für Bau- und Bahnerhaltung, das Materialmagazin und das Rechnungsdepartement, welches hinsichtlich der Art der Rechnungsführung besondere Instructionen erhält.

Die Gelbanweisungen der Eisenbahnbetriebsdirectionen werden unter getrennter Rechnungsführung in der Regel von der am Sitze der Betriebsdirection befindlichen Stations- (Bahnbetriebsamts-) Casse vollzogen.

Ausnahmungsweise kann die Aufstellung einer eigenen Betriebsdirectionscassa erfolgen.

§. 24. Die Orte, an welchen die Eisenbahnbetriebsdirectionen zu errichten sind, werden mit a. h. Genehmigung vom Handelsminister unter Bedachtnahme auf die Erfordernisse des Dienstes bestimmt.

Mit Genehmigung des Handelsministers erfolgt durch die General-

direction die Bestimmung der Standorte der Betriebsämter, tungssectionen und Materialmagazine, unter besonderer Berücksichtigung der dienlichen Erfordernisse, der Beaufsichtigung und Material

§. 25. Jede Eisenbahnbetriebsdirection hat einen Oberb Vorstande, welcher den Titel „Betriebsdirektor“ führt.

Derselbe ist für die gesammte Geschäftsführung, insbeson Sicherheit, Ordnung und Regelmäßigkeit des Betriebes in Betriebsdirectionsbezirk verantwortlich.

Dem Betriebsdirektor ist ein Stellvertreter, sowie das Hilfspersonale beigegeben.

Sämmtliche Organe der Eisenbahnbetriebsdirection haben innerhalb der bestehenden Vorschriften nach den vom Bet ertheilten Weisungen zu führen.

Die Geschäftsordnung der Eisenbahnbetriebsdirectionen Genehmigung des Handelsministers festgesetzt.

§. 26. Der Betriebsdirektor vertritt die Eisenbahnbetr nach Außen und gibt für dieselbe rechtsverbindliche Erklärun

Er verkehrt in allen dem Wirkungskreise der Eisenbahnbetr zugewiesenen Angelegenheiten unmittelbar mit den hiezu bet riebshörden und mit den Civilbehörden der Länder, in de triebdirectionsbezirk gelegen ist, dann mit der Generalin| österreichischen Eisenbahnen und mit den gleichstehenden anderer Verkehrsanstalten.

Der Betriebsdirektor hat den Anforderungen der Militä commanden wegen Beförderung von Truppen- und Heeres innerhalb des eigenen Bezirkes unbedingt zu entsprechen u falls die hiezu erforderlichen Transportmittel zu reclamiren.

Insoweit die Militärtransporte die Grenzen des eigen überschreiten, hat der Betriebsdirektor, an welchen die Militärbehörde sich gewendet hat, im Einvernehmen mit d Nachbarbezirken wegen Uebernahme und Weiterbeförderung transportes bis zum Bestimmungsorte das Geeignete einzulei

§. 27. Dem Betriebsdirektor liegt ob, die Ausführung Anordnungen zu veranlassen und zu überwachen, die ihm u Organe zur Erfüllung ihrer Obliegenheiten anzuhalten un gedeihliches Zusammenwirken wie auch für die thunlichst Gebahrung Sorge zu tragen.

Er hat das Geschäftsergebniß des Bezirkes sorgsam zu | auf die Verbesserung desselben, sowie der Betriebsführun durch geeignete Maßnahmen innerhalb seines Wirkungskreises tragstellung bei der Generaldirection hinzuwirken. — Bei Bezuge ist der Betriebsdirektor berechtigt und verpflichtet, gelegentlich, welche der Generaldirection vorbehalten sind, | lichen Verfügungen zu treffen, behufs nachträglicher Geneh| selben aber sofort Bericht zu erstatten.

§. 28. Der Wirkungskreis der Eisenbahnbetriebsdirect die Vollziehung und Ueberwachung des localen Betriebsdienst des eigenen Bezirkes, als:

1. die Aufstellung des Jahrespräliminars und die Geb den vom Handelsminister bewilligten Crediten, sowie die Au Gebahrungsausweise und Rechnungsabschlüsse;

2. die Aufnahme (Anstellung), Versetzung, Beförderung enthebung (Kündigung) und Disciplinarbehandlung des gesams personals einschließlich der Wächter und der definitiven

Kategorien, dann des von Fall zu Fall nothwendig werdenden Aushilfs-personals nach Maßgabe der bestehenden Directiven innerhalb des normirten Personalbedarfs und genehmigten Präliminars; ferner in Ansehung der definitiven Unterbeamten und Beamten, dann der Beamtenaspiranten, die Ertheilung von Erhebwilligungen, die Vornahme von Versetzungen (mit Ausnahme der Dienstvorstände) innerhalb des eigenen Bezirkes, die Erstattung von Beförderungsvorschlägen und die Einleitung von Disciplinaruntersuchungen, sowie die Suspendirung vom Dienste.

In Fällen von Versetzungen definitiver Unterbeamten, Beamten, dann von Beamtenaspiranten, wie auch im Falle der Einleitung einer Disciplinaruntersuchung gegen einen solchen Bediensteten oder der Suspendirung eines solchen ist gleichzeitig die Anzeige an die Generaldirection zu erstatten;

3. die Ertheilung von Urlaub an das unterstehende Personal bis zur Dauer von 4 Wochen;

4. die Bewilligung von Remunerationen und Unterstützungen aus den hiefür nach Maßgabe des genehmigten Präliminars zur Verfügung stehenden Mitteln bis zum Betrage von 100 fl., sowie die Antragstellung bezüglich höherer Beträge;

5. die Erledigung der Einkommensteuer-Angelegenheiten des unterstehenden Personals, sowie der Grund- und Gebäudesteuer-Angelegenheiten, rücksichtlich der im Bezirke gelegenen Bahnimmobilien;

6. die Nachsicht, beziehungsweise Bewilligung zur Abschreibung von Rechnungsmängeln oder uneinbringlichen Forderungen, dann von bei Materialien oder Inventargegenständen sich ergebenden Verlusten, soferne der Geldwerth von Fall zu Fall den Betrag von 500 fl. und in demselben Jahre im Ganzen den Betrag von 5000 fl. nicht übersteigt, unbeschadet der Verfolgung solcher Angelegenheiten im Disciplinarwege;

7. die Verfassung und Vorlage von Projecten für Reconstructionen, Erweiterungs- und Neubauten auf den im Betriebe befindlichen Linien;

8. die Ausführung derartiger Bauten in Gemäßheit der genehmigten Projecte und Präliminare, soferne hiefür nicht eigene Bauleitungen aufgestellt werden;

9. die Antragstellung bezüglich der Festsetzung und Abänderung der Fahrordnung der Personen- und Lastzüge;

10. die Einleitung der fahrplanmäßigen Züge, einschließlich der Erforderniß-, beziehungsweise Militärzüge, dann die Einleitung von Separatzügen und die Ueberwachung des gesammten Zugverkehrs mit Einschluß der Stundenpaßcontrole;

11. die Verhandlung, beziehungsweise Entscheidung aus Anlaß der Beschädigung von Fahrbetriebsmitteln, ausgenommen die Abrechnung mit fremden Bahnen über Wagenreparaturkosten;

12. die Verfügung über den Maschinen- und Wagenpark innerhalb des Betriebsdirectionsbezirkes und die Antragstellung auf eine etwa erforderliche Vermehrung oder Veränderung des Fahrparks;

13. die Erhebungen über Bahnunfälle;

14. die Handhabung der Bahnpolizei;

15. die Antragstellung bezüglich der Festsetzung der Tarife im Personen- und Güterverkehr;

16. die Bewilligung von Freifahrten und ermäßigten Fahrten in einzelnen Fällen, dann von localen Tarifiermäßigungen im Güterverkehr, beides in Gemäßheit der besonderen Instructionen, sowie die Antragstellung für in den Instructionen nicht vorgesehene Fälle;

17. die Entscheidung über Beschwerden gegen die unterstehenden Organe (Beschwerdebücher) und die Erledigung von aus dem Personenverkehre und aus dem localen Güterverkehre erwachsenen Reclamationen



und Entschädigungsansprüchen, soferne die ganze Entschädigungssumme bei Reclamationen aus dem Personenverkehre den Betrag von 100 fl. und bei solchen aus dem Güterverkehre den Betrag von 1000 fl. nicht übersteigt, dann die Controle der Einnahmen aus dem Localverkehre;

18. die Verpachtung von Lagerplätzen und Bahngrundstücken, sowie die Auflassung von Bestandzinsen bis zum Betrage von 100 fl.;

19. die Intervention bei Concurrenz-Verhandlungen, sowie die Gestattung von Privatbauten an der Bahn und in der Nähe der Bahnhöfe;

20. die Vornahme von Contrirungen der Cassen und Vorräthe innerhalb des eigenen Bezirkes;

21. die Verwaltung der Werkstätten, insoweit dieselben der Eisenbahnbetriebsdirection unterstellt sind, und der Materialmagazine, beides nach den hiefür bestehenden Normen;

22. die Beschaffung des Jahresbedarfes an Verbrauchsmaterialien und Inventarstücken mit Ausnahme derjenigen, deren Natur eine einheitliche Beschaffung erfordert (als Fahrbetriebsmittel, Reservestücke, Schienen u.)

§. 29. Die Materialbeschaffung (§. 28, Z. 22) hat innerhalb des genehmigten Bedarfs- und Kostenpräliminars unter Einhaltung der strengsten Oekonomie stattzufinden.

Die Sicherstellung von Lieferungen, deren präliminirter Werth den Betrag von 5000 fl. erreicht oder übersteigt, hat in der Regel im Offertwege auf Grund allgemeiner öffentlicher Concurrenz und durch Zuschlag an den Offerenten zu erfolgen, welcher das günstigste Anbot gestellt hat.

Bei der Beurtheilung der Angebote ist nicht nur auf den angebotenen Preis, sondern auch auf die nach den Erzeugungsorten verschiedenen Kosten der Ueberwachung der Erzeugung, des Transportes zur Uebergabestelle, der Uebernahme und Vertheilung sowie auf die hieraus etwa erwachsenden Geschäfterschwernisse, dann auf die Leistungsfähigkeit und Vertrauenswürdigkeit des Offerenten Bedacht zu nehmen. — Unter gleichen Bedingungen ist jedenfalls der Industrie und Urproduction des eigenen Bezirkes der Vorzug zu geben.

Falls gegen die Einleitung einer allgemeinen öffentlichen Offertverhandlung gewichtige Bedenken bestehen, wie z. B. Marktverhältnisse, geringe Zahl geeigneter Offerenten, vermuthliche Verständigung unter denselben u., können ausnahmsweise Lieferungen der bezeichneten Art, wie auch Lieferungen im Werthe von unter 5000 fl., bezüglich welcher überhaupt die Art der Vergebung nach den obwaltenden Umständen zu bestimmen ist, im Wege einer beschränkten Concurrenz oder durch Handeinkauf (Accord) vergeben werden. Der Handeinkauf (Accord) ist insbesondere dann zulässig, wenn sich Gelegenheit bietet, die Sicherstellung innerhalb der dem Präliminare zu Grunde gelegten Einheitspreise unter günstigeren, als jenen Bedingungen zu bewirken, welche von einer anderen Anstalt oder Unternehmung bei einer soeben durchgeführten öffentlichen Concurrenzverhandlung erzielt worden sind.

Die vorzugsweise Berücksichtigung des eigenen Bezirkes bei gleich günstigen Bedingungen hat auch in diesen Fällen als Grundsatz zu gelten.

Die vorstehenden Bestimmungen haben sinngemäß auf die Vergebung von Arbeiten durch die Eisenbahnbetriebsdirectionen Anwendung zu finden.

## V. Personal- und Schlußbestimmungen.

§. 30. Das Personal der Staatseisenbahnverwaltung (Beamte, Unterbeamte, Diener, Aspiranten u.) ist entweder dauernd (definitiv) oder zeitlich (provisorisch) angestellt.



Die Rechte und Pflichten des Personals werden unter Wahrung der erworbenen Rechte durch eine mit Genehmigung des Handelsministers von der Generaldirection zu erlassende Dienstordnung (Dienstpragmatik) und durch die auf Grund derselben festzusetzenden, sonstigen einheitlichen Dienstvorschriften eventuell durch besondere Dienstverträge geregelt.

Die Ruheversorgung, sowie die Versorgung der Witwen und Waisen erfolgt durch besondere Pensions- (Provisions-) Institute nach Maßgabe der einschlägigen Statuten auf Grund der hienach von den Theilnehmern zu leistenden Beiträge.

§. 31. Das Verfahren in Disciplinarangelegenheiten im Bereiche der Staatseisenbahnverwaltung wird durch die nach §. 30 zu erlassende Dienstordnung (Dienstpragmatik) unter Einhaltung des Grundsatzes geregelt, daß bei jeder Eisenbahnbetriebsdirection, wie auch bei der Generaldirection eine Disciplinarc Commission zu bilden ist, welche auf Grund des Ergebnisses der Disciplinaruntersuchung nach Stimmenmehrheit Beschluß zu fassen hat.

§. 32. In soweit die vorstehenden Anordnungen (§. 30 und 31) nicht eine Verschiedenheit der Rechte und Pflichten bedingen, finden auf die definitiv angestellten Beamten, Unterbeamten und Diener der Staatseisenbahnverwaltung die für Staatsbeamte und Staatsdiener geltenden Normen sinngemäß Anwendung.

§. 33. Dem Handelsminister steht jederzeit zu, über die wechselweise Dienstesverwendung von Organen des Handelsministeriums, der Generalinspection der österreichischen Eisenbahnen und der Staatseisenbahnverwaltung zu bestimmen.

Die jenen Staatsbeamten, auf welche die Bestimmungen des Gesetzes vom 15. April 1873, RGV. Nr. 47, Anwendung finden, zustehenden Rechte werden durch eine etwaige Dienstesverwendung im Bereiche der Staatseisenbahnverwaltung nicht berührt.

§. 34. Die Handhabung der Bahnpolizei nach Maßgabe der bestehenden Vorschriften liegt zunächst den hiezu instructionsmäßig berufenen Organen des localen Betriebsdienstes und der Eisenbahnbetriebsdirectionen, dann den Abtheilungsvorständen der Generaldirection ob.

Die nach §. 102 der Eisenbahnbetriebsordnung vorgeschriebene Beibehaltung des zur Ausübung bahnpolizeilicher Functionen berufenen Personals wird im Delegationswege durch Organe der Staatseisenbahnverwaltung vorgenommen.

§. 35. Die vorstehende Organisation hat mit 1. August 1884 in Wirksamkeit zu treten.

Mit diesem Zeitpunkte treten alle entgegenstehenden Bestimmungen außer Kraft, insbesondere die mit Verordnung des Handelsministeriums vom 26. Februar 1882, RGV. Nr. 25, erlassenen „Grundzüge für die Organisation des Staatsbetriebes auf den westlichen Staatsbahnen und vom Staate betriebenen Privatbahnen.“

Die zufolge §. 10 der Verordnung des Handelsministeriums vom 26. August 1875, RGV. Nr. 116, errichtete Direction für Staatseisenbahnbauten wird mit dem vom Handelsminister zu bestimmenden Zeitpunkte in die Generaldirection einbezogen.

#### 4. Verhältniß der Generaldirection der österr. Staatsbahnen zur Generalinspection der österr. Eisenbahnen.

Verordnung des Handelsministeriums vom 15. Juli 1884,  
RGZ. Nr. 122.

In Ausführung des §. 9 der mit Verordnung des Handelsministeriums vom 23. Juni 1884 kundgemachten Organisation der Staatseisenbahnverwaltung in den im Reichsrathe vertretenen Königreichen und Ländern werden in Absicht auf die Regelung der Beziehungen der Generaldirection der österreichischen Staatsbahnen zur Generalinspection der österreichischen Eisenbahnen die nachstehenden Anordnungen getroffen.

§. 1. Aus dem mit Verordnung des Handelsministeriums vom 26. August 1875 normirten Wirkungskreise der Generalinspection der österreichischen Eisenbahnen entfallen in den dienstlichen Beziehungen derselben zur Generaldirection der österreichischen Staatsbahnen alle Amtshandlungen und Agenden, welche nicht ausdrücklich in der Eisenbahnbetriebsordnung vom 16. November 1851 oder in anderen Gesetzen der Generalinspection auch gegenüber den Staatseisenbahnen vorbehalten sind und gemäß §. 8 der oberrwähnten Organisation mit der Handhabung der Sicherheit und Ordnung des Bahnbetriebes nicht im Zusammenhange stehen. Insbesondere findet eine Prüfung und Ueberwachung der ökonomischen Gebahrung der Generaldirection durch die Generalinspection nicht statt.

§. 2. Der Generalinspection obliegt nach Maßgabe des §. 8 der Organisation der Staatseisenbahnverwaltung auch fernerhin: a) die Aufsicht über die Erhaltung der Bahnlinien sammt Zugehör; b) die Aufsicht über die Instandhaltung der Fahrbetriebsmittel; c) die Ueberwachung des technischen Betriebes, des Signal- und des Transportwesens und d) die Aufsicht über die Bahnbeamten und Diener im Sinne der Eisenbahnbetriebsordnung.

§. 3. Die Generaldirection ist befugt, sofern nicht im einzelnen Falle die Entscheidung des Handelsministers einzuholen ist (§. 16 der Organisation der Staatseisenbahnverwaltung), die bisher in Bezug auf die Bauausführung nach den bestehenden Vorschriften, insbesondere den Verordnungen vom 25. Jänner 1879 und vom 29. Mai 1880 dem Handelsministerium, beziehungsweise der Generalinspection vorbehaltenen Angelegenheiten im Namen des Handelsministers zu entscheiden, die Einleitung und Vornahme der dießfalls vorgeschriebenen Commissionen zu veranlassen und die Ausführung der Bauarbeiten sowohl auf den im Baue befindlichen als auch auf den im Betriebe stehenden Linien zu überwachen. Bei den bezüglichen Commissionen hat jedoch nach wie vor ein Vertreter der Generalinspection zu interveniren, und sind deßhalb vor der Abhaltung der betreffenden Commission die bezüglichen Acten und Projectpläne durch einen Zeitraum von vierzehn Tagen zur Einsicht der Generalinspection bereitzuhalten. Die Generaldirection wird die Pläne von Vorstellungen, welchen eine neue Constructionsart oder ein neues System zu Grunde liegt, der Generalinspection zur Begutachtung übermitteln und derselben zur Evidenzhaltung der Bahneinrichtungen der österreichischen Eisenbahnen von den Ausführungsplänen der Stations- und Geleisanlagen, sowie der sonstigen Betriebsanlagen neuer Bahnlinien je eine Copie für das Archiv zur Verfügung stellen. Die im Archive der Generalinspection bereits vorhandenen Pläne von solchen Anlagen sind durch die

## Generaldirection der österr. Staatsbahnen. 489

Generaldirection im ersten Monate jeden Jahres durch Einzeichnung der im Laufe des Vorjahres erfolgten Aenderungen in Uebereinstimmung mit dem factischen Bestande zu bringen. Die Generaldirection ist ferner ermächtigt, beim commerziellen und technischen Betriebe nach Maßgabe der obwaltenden Verhältnisse und eventuell nach eingeholter Genehmigung des Handelsministers alle jene Ausnahmen und Erleichterungen einzuführen, beziehungsweise zu gewähren, nämlich welche in den bestehenden Vorschriften, und zwar insbesondere im Eisenbahnbetriebsreglement vom 10. Juni 1874, in den Grundzügen der Vorschriften für den Verkehrsdienst auf Eisenbahnen mit normalem Betriebe (Handelsministerialerlaß vom 18. October 1876), in der Verordnung des Handelsministeriums vom 12. März 1879, betreffend die Veröffentlichung von Defectien und sonstigen Begünstigungen im Güterverkehre auf Eisenbahnen, in der Verordnung des Handelsministeriums vom 31. December 1879, womit die vorerwähnte Verordnung vom 12. März 1879 abgeändert wird, dann in den Grundzügen der Vorschriften für den Betrieb auf Localbahnen (Handelsministerialerlaß vom 1. August 1883) u. dem Handelsministerium, beziehungsweise der Generalinspektion die Entscheidung vorbehalten ist; die Generaldirection hat jedoch, sofern keine andere Bestimmung getroffen ist, in jedem einzelnen Falle von den bezüglichen Anord-

lung zu machen.  
Postverwaltung  
en- und Güter-  
Nachträgen, die  
, dann die Ge-  
i Güterverkehre,  
en auch Privat-  
generalinspektion  
vereinbarungen  
Instraditionen,  
im Allgemeinen  
jene Defectien,  
von der General-  
langen, bekannt-

zugeben.

§. 4. Alle Angelegenheiten des Eisenbahnwesens, welche nach einheitlichen Vorschriften für sämtliche österreichischen Eisenbahnen zu regeln sind, werden im Handelsministerium, beziehungsweise von der Generalinspektion behandelt; jedoch ist in solchen Fällen vorher die Aeußerung der Generaldirection einzuholen.

## 5. Landesfürstliche Commissäre.

Die Ausübung der gesetzlichen Aufsicht über Vereine zum Baue und Betriebe von Eisenbahnen liegt dem Handelsministerium ob, welches, wenn die Eisenbahn bestimmt ist, an den Staat überzugehen, oder, wenn der Staatsschah eine Einsen- oder Tilgungsgarantie übernommen hat, bei der Bestellung des landesfürstlichen Commissärs im Einverständnisse mit dem Finanzministerium vorzugehen hat. (M. h. Entschlieung 18. Februar 1857, J. 1876, WZ.)

Die landesfürstlichen Commissäre bei Eisenbahnunternehmungen werden aufgefördert, über die von denselben gemachten Wahrnehmungen in Bezug auf den Betrieb, die ökonomische Gebahrung und die sonstigen Verhält-

Errichtung der Eisenbahnbücher zusammenhängenden L Seite der landesfürstlichen Commissäre eine vorzugsweise zuzuwenden und das in letzterer Hinsicht erzielte Fortschüchärungsarbeiten in den Berichten hervorzuheben sein.

Dievon werden Guer etc. in theilweiser Abänderungegangenen Directiven mit dem Verfügern in Kenntniß g die gegenwärtige Verfügung die den landesfürstlichen erster Reihe obliegende und im Erlasse vom 8. November speciell betonte Verbindlichkeit, wichtige und dringliche Geg züglich im kürzesten Wege mittelst abgesonderter Berich Kenntniß des Handelsministeriums zu bringen, im Sinne wird. (S. 22. März 1877, S. 354.)

---

## Sechzehnter Abschnitt.

---

### gesetzliche Regelung des Eisenbahnwesens im Verhältnisse zu Ungarn.

Gesetz vom 21. December 1867, RGBl. Nr. 146,  
welches die allen Ländern der österreichischen Monarchie gemeinsamen Angelegenheiten und die Art ihrer Behandlung.

§. 2. Außerdem sollen nachfolgende Angelegenheiten nicht gemeinsam verwaltet, jedoch nach gleichen von Zeit zu Zeit zu vereinbarenden Grundsätzen behandelt werden.  
4. Verfügungen bezüglich jener Eisenbahnlinien, welche Interesse beider Reichshälften berühren.

§. 3 vom 24. Dec. 1867, RGBl. Nr. 3 für 1868,  
welches das Ministerium der im Reichsrathe vertretenen Königreiche und Länder ermächtigt wird, mit dem Ministerium der Länder der ungarischen Krone ein Uebereinkommen in Betreff der Beitragsleistung der letzteren zu den Lasten der allgemeinen Staatsschuld abzuschließen.

§. 7. Was die Verbindlichkeiten anbelangt, die aus den Eisenbahngesellschaften zustehenden vertragsmäßigen Garantien hervorgehen, so sind dieselben von derjenigen Reichshälfte, auf deren Territorium die betreffende Eisenbahn liegt, zu tragen, wohingegen dieser Reichshälfte auch die Rücklagen zugewiesen werden, welche etwa von der betreffenden Gesellschaft auf die bis nun erhaltenen Vorschüsse werden zu setzen.

In Betreff der beide Reichshälften durchschneidenden Eisenbahnen, namentlich der Südbahn, der Staatsbahngesellschaft und der zu erbauenden Kaschau-Oderberger Bahn, dann der Donau-Dampfschiffahrtsgesellschaft, soll ein besonderes Uebereinkommen getroffen werden.

### **Gesetz vom 27. Juni 1878, RG. Nr. 62.**

§. 1. Im Grunde des §. 2 des Gesetzes vom 21. December 1867, RG. Nr. 146, betreffend die allen Ländern der österreichischen Monarchie gemeinsamen Angelegenheiten und die Art ihrer Behandlung, wird das Ministerium der im Reichsrathe vertretenen Königreiche und Länder ermächtigt, mit dem Ministerium der Länder der ungarischen Krone das in Folge jenes Gesetzes abgeschlossene und von dem letztgenannten Ministerium gekündigte Zoll- und Handelsbündniß in nachstehender Fassung neuerdings abzuschließen und dessen gleichzeitige gesetzliche Kundmachung in beiden Ländergebieten zu vereinbaren: — —

Art. VIII. Die bestehenden Eisenbahnen sollen in beiden Ländergebieten nach gleichartigen Grundsätzen verwaltet und neu herzustellende Bahnen, insoweit es das Interesse des gegenseitigen Verkehrs erheischt, nach gleichartigen Bau- und Betriebsnormen eingerichtet werden. Insbesondere sollen die Eisenbahnbetriebsordnung vom 16. November 1851 sammt zugehörigen Nachtragsbestimmungen und das am 10. Juni 1874 eingeführte Eisenbahnbetriebsreglement in beiden Ländergebieten unverändert beobachtet werden, insolange sie nicht im gegenseitigen Einvernehmen und in einer für beide Theile gleichartigen Weise abgeändert sein werden.

Die Regelung des Baues und des Betriebes von Localbahnen bleibt, insoferne derartige Bahnen die Grenzen des Ländergebietes nicht überschreiten, jedem der beiden Ländergebiete selbständig vorbehalten.

Art. XXII. Dieses Zoll- und Handelsbündniß ist auf die Zeit vom 1. Juli 1878 bis 31. December 1887 geschlossen und wird, wenn keine Kündigung eintritt, auf zehn Jahre u. s. f. von zehn zu zehn Jahren als fortbestehend anerkannt. Die Kündigung kann jedesmal zu Ende des vorletzten Jahres stattfinden und haben in diesem Falle die Verhandlungen über die Vertragserneuerung auf gleichem Wege sofort zu beginnen.

Gesetz vom 21. Mai 1887, RGZ. Nr. 48.

§. 1. Im Grunde des §. 2 des Gesetzes vom 21. Dec. 1867, RGZ. Nr. 146, betreffend die allen Ländern der österr. Monarchie gemeinsamen Angelegenheiten und die Art ihrer Behandlung, wird das Ministerium der im Reichsrathe vertretenen Königreiche und Länder ermächtigt, das mit dem Ministerium der Länder der ungar. Krone in Folge jenes Gesetzes abgeschlossene Zoll- und Handelsbündniß v. 27. Juni 1878, RGZ. Nr. 62, mit den im §. 2 angegebenen Abänderungen zu verlängern und die gleichzeitige gesetzliche Rundmachung in beiden Ländergebieten zu vereinbaren.

§. 2. Das Zoll- und Handelsbündniß vom 27. Juni 1878 wird in folgenden Punkten modificirt:

Art. XXII erhält die Bezeichnung XXIII und hat zu lauten:

„Dieses Zoll- und Handelsbündniß ist auf die Zeit vom 1. Jänner 1888 bis 31. December 1897 geschlossen und wird, wenn keine Kündigung eintritt, auf zehn Jahre u. s. f. von zehn zu zehn Jahren als fortbestehend anerkannt. Die Kündigung kann jedesmal zu Ende des vorletzten Jahres stattfinden und haben in diesem Falle die Verhandlungen über die Vertragserneuerung auf gleichem Wege sofort zu beginnen.“

Handels-Ministerialerlaß v. 28. Juni 1878, B. 1026.

Auf Grund des Gesetzes vom 27. Juni 1878, RGZ. Nr. 62, und ungarischen Gesetzartikels XX vom Jahre 1878 ist das Zoll- und Handelsbündniß zwischen den im Reichsrathe vertretenen Königreichen und Ländern und den Ländern der ungarischen Krone vom 24. December 1867, RGZ. Nr. 4 f. 1868, in der aus den früher citirten Gesetzen ersichtlichen Fassung auf die Zeit v. 1. Juli 1878 bis 31. December 1887 erneuert worden.

Bei diesem Anlasse haben die k. k. und die kgl. ungarische Regierung sich zu der Erklärung geeinigt, daß das in Gemäßheit des §. 7 des Gesetzes vom 24. December 1867, RGZ. Nr. 3 f. 1868, in Betreff der Beitragsleistung der Länder der ungarischen Krone zu den Lasten der allgemeinen Staatsschuld und des analogen ungarischen Gesetzartikels XX, §. 65 vom Jahre 1867, dann auf Grund des Artikels VIII des für beide Staatsgebiete gleichlautenden Gesetzes vom 24. December 1867, RGZ. Nr. 4 f. 1868, betreffend das Zoll- und Handelsbündniß zwischen den beiden Regierungen Seiner k. und k. Apostolischen Majestät abgeschlossene,

zu Wien am 29. Juli und zu Ofen am 21. August 1868 unterzeichnete provisorische Uebereinkommen in Betreff der Eisenbahnen\*), dessen Inhalt

\*) Das hier erwähnte Uebereinkommen lautet:

In Gemäßheit des §. 7 des Gesetzes vom 24. December 1867, in Betreff der Beitragsleistung der Länder der ungarischen Krone zu den Lasten der allgemeinen Staatsschuld und des analogen ungarischen Gesetzartikels XX, §. 65, vom Jahre 1867, dann auf Grund des Artikels VIII des für beide Staatsgebiete gleichlautenden Gesetzes vom 24. December 1867, betreffend das Zoll- und Handelsbündniß zwischen den Regierungen beider Staatsgebiete, wird festgesetzt:

§. 1. Das staatliche Hoheitsrecht, die staatliche Oberaufsicht und alle Regierungshandlungen in Bezug auf Eisenbahnen werden unter den in den Gesetzen begründeten Beschränkungen von derjenigen Regierung ausschließlich geübt, in deren Gebiete sich die Bahnlinien befinden.

§. 2. Hinsichtlich derjenigen Bahnanstalten, deren Linien beide Theile der Monarchie durchziehen (gemeinsame Eisenbahnen), übt das Verfügungsrecht unter den in diesem Uebereinkommen festgesetzten Bedingungen jede der beiden Regierungen nur rücksichtlich desjenigen Theiles der Bahnen selbständig und ausschließlich aus, welcher in ihrem Gebiete sich befindet.

Rücksichtlich der gemeinsamen Eisenbahnen werden jedoch Maßnahmen, welche die Geldkräfte oder den Credit derselben im höheren Maße in Anspruch nehmen, als Legung von Doppel- und Stationsgeleisen, Vermehrung des Fahrparkes, Errichtung von Magazinen u. dgl. von jedem Fachministerium nur im Einvernehmen mit dem anderen getroffen.

§. 3. Wenn neue gemeinsame Eisenbahnen ins Leben gerufen werden sollen, so ist die Bewilligung zu den Vorarbeiten sowohl, wie auch die Bau- und Betriebsconcession gleichzeitig bei beiden Regierungen anzufuchen.

Die Bestimmung der Anlage, sowie die Bedingungen der Concessionirung, und der für solche Unternehmungen etwa zu gewährenden Begünstigungen werden vor deren verfassungsmäßigen Behandlung einer Vereinbarung zwischen beiden Regierungen unterzogen.

Die Concessionsurkunde wird für jedes Gebiet von der betreffenden Regierung abgesondert ausgestellt.

§. 4. Zur Anbahnung und Erleichterung der im §. 3 erwähnten Vereinbarung werden sich die beiden Fachministerien gegenseitig Mittheilung über erteilte Vorconcessionen bezüglich jener Bahnlinien machen, welche zur gemeinschaftlichen Landesgrenze oder entlang derselben geführt werden sollen.

Der Anschlußpunkt für eine Eisenbahn, welche diese Grenze überschreiten soll, wird von beiden Fachministerien im Einvernehmen mit den hierzu berufenen anderen Ministerien auf Grundlage des Ergebnisses einer gemeinschaftlich einzuleitenden technisch-militärischen Recognoscirung der projectirten Trace festgestellt.

Bei der erwähnten Recognoscirung soll es dem Vertreter jedes Fachministeriums gestattet sein, an der Begehung der Strecke jenseits der Grenze Theil zu nehmen.

§. 5. Bei gemeinsamen Eisenbahnen ist für die Bahnabtheilung in jenem Staatsgebiete, in welchem sich der Sitz der betreffenden Gesellschaft oder ihrer Centralverwaltung nicht befindet, auf Verlangen der betreffenden Regierung ein besonderes, mit den entsprechenden Vollmachten und Einrichtungen versehenes Verwaltungsorgan (Betriebsdirection oder Betriebsinspectorat) für den technischen und commerciellen Betrieb aufzustellen.



im „Centralblatt für Eisenbahnen 2c.“ (Jahrgang 1868, Nr. 37), sowie mittelst der im h. o. Auftrage veranstalteten Eisenbahn-Gesessammlung verlautbart worden ist, auch weiterhin und insolange in Kraft bleiben soll, als dieses Uebereinkommen nicht im Einverständnisse beider Regierungen abgeändert wird.

Zugleich wird jedoch bemerkt, daß an die Stelle des im §. 7 des Uebereinkommens citirten Eisenbahnbetriebsreglements vom 30. Juni 1863 nach der neuen Fassung des Artikels VIII des Gesetzes über das Zoll- und Handelsbündniß das am 10. Juni 1874, RGW. Nr. 75, eingeführte

**§. 6.** In Betreff des staatlichen Heimfallsrechtes wird bei gemeinsamen Eisenbahnen bestimmt, daß, insoferne die betreffenden Concessionen hierüber keine abweichenden Bestimmungen enthalten, die Bahnstrecke und das sämmtliche unbewegliche Vermögen dieser Eisenbahnen jenem Staatsgebiete anheimfallen sollen, auf welchem dieselben gelegen sind.

Das bewegliche Vermögen dieser Bahnanstalten hingegen, welches auf Grund der Gesetze oder der Concessionsbestimmungen Gegenstand des Heimfallsrechtes bildet, wird zwischen beiden Staatsgebieten, insoferne eine inventarmäßige Trennung nicht bereits während des Betriebes bestanden hat, im Verhältnisse des durchschnittlichen Bruttoertrages per Meile in den letzten fünf Jahren vertheilt.

**§. 7.** Nach Artikel VIII des Zoll- und Handelsbündnisses sollen die bestehenden Eisenbahnen in beiden Ländergebieten nach gleichartigen Grundsätzen verwaltet und neu herzustellende Bahnen, insoweit es das Interesse des gegenseitigen Verkehrs erheischt, nach gleichartigen Bau- und Betriebsnormen eingerichtet werden.

Insbefondere sollen

- a) die Eisenbahnbetriebsordnung vom 16. November 1851, und
- b) das Eisenbahnbetriebsreglement vom 30. Juni 1863 (10. Juni 1874) in beiden Ländergebieten unverändert beobachtet werden, insolange sie nicht im gegenseitigen Einvernehmen und in einer für beide Theile gleichartigen Weise abgeändert sein werden.

Da die Nothwendigkeit einer durchgreifenden Aenderung der Betriebsordnung und des Betriebsreglements allseitig anerkannt wird, soll zur gemeinschaftlichen Ausarbeitung geeigneter Entwürfe sobald als möglich geschritten werden.

**§. 8.** Beide Regierungen vereinigen sich zu dem Zwecke, eine möglichste Ermäßigung der Personen- und Frachttarife im Interesse des Handels, der Industrie und Landwirthschaft anzubahnen. Insbepondere soll für gemeinsame Bahnlinien auf die Aufstellung einheitlicher Tarifbestimmungen hingewirkt werden.

**§. 9.** Für gemeinsame Eisenbahnen sollen gleiche Dienstesvorschriften und Instructionen für die Strecken in beiden Staatsgebieten eingeführt werden, und demnach der einverständlichen Genehmigung beider zuständigen Behörden unterliegen.

Die betreffenden Bahnanstalten sind gehalten, die bezüglichen Vorlagen an die betreffenden Behörden in beiden Staatsgebieten zu machen.

**§. 10.** Die Genehmigung der Fahrpläne für gemeinsame Bahnlinien steht für die Theilstrecke in jedem Staatsgebiete der betreffenden Aufsichtsbehörde im Einverständnisse mit der Postbehörde (Postcours-Bureau) zu. Die Entwürfe sind daher von der Bahnanstalt beiden Aufsichtsbehörden mitzutheilen.

Waltet gegen die Genehmigung des Fahrplanes in einem Theile ein Anstand ob, so haben sich die beiden Aufsichtsbehörden unter sich und mit der Bahnanstalt sofort ins Einvernehmen zu setzen. Kann eine Einigung

Eisenbahnbetriebsreglement getreten ist und daß ferner nach der neuen Fassung des Artikels VIII des obigen Gesetzes jedem der beiden Ländergebiete selbständig die Regelung des Baues und des Betriebes von Localbahnen, insoferne derartige Bahnen die Grenzen des Ländergebietes nicht überschreiten, vorbehalten bleibt.

Hievon werden die dem Handelsministerium unterstehenden Eisenbahnbehörden zur eigenen Wissenschaft und zur Verständigung der denselben untergeordneten Organe in Kenntniß gesetzt.

nicht erzielt werden, so bleibt die Entscheidung den Fachministerien vorbehalten.

**§. 11.** Jedes Fachministerium wird Sorge tragen, daß das andere von allen Tarifen, Fahrplänen und sonstigen Verkehrsbestimmungen sämtlicher Eisenbahnen seines Staatsgebietes Kenntniß erlangt.

Dieselben werden sich auch die statistischen Nachweisungen über den Stand der Fahrbetriebsmittel, dann über Achsbrüche nach einem zu vereinbarenden Formulare periodisch mittheilen.

**§. 12.** Die Erhebungen über Bahnunfälle werden von der Aufsichtsbehörde jenes Staatsgebietes gepflogen, auf welchem sich der Unfall ereignet hat. Es ist jedoch den mit der Untersuchung betrauten Organen gestattet, das beim Unfälle betheiligte und etwa innerhalb des anderen Staatsgebietes stationirte Personale an seinem jeweiligen Standorte jederzeit einzuberufen. Hierüber ist jedesmal die Mittheilung an die betreffende Aufsichtsbehörde zu machen, welche jede zur Erhebung des Falles nöthige Unterstützung zu leisten hat.

**§. 13.** Eine länger andauernde Abziehung der Fahrbetriebsmittel der Linien des einen Staatsgebietes kann, insoferne selbe nicht in dem wechselseitigen Wagenbenützungs-Cartel begründet ist, nur mit Zustimmung der betreffenden Aufsichtsbehörde stattfinden.

**§. 14.** Beide Regierungen veranlassen die Bildung eines Eisenbahnverbandes zwischen sämtlichen Eisenbahnunternehmungen beider Staatsgebiete, dessen Aufgabe in einem besonders zu vereinbarenden Statute festgestellt werden soll.

Insbefondere soll von diesem Eisenbahnverbande auch eine die sämtlichen Eisenbahnen beider Staatsgebiete umfassende Eisenbahnstatistik nach einem mit beiden Regierungen zu vereinbarenden Rubrikenschema jährlich hinausgegeben werden.

# Nachtrag.

---

## Bestimmungen über die Landsturmpflicht der Bahnbediensteten.

(Zum 14. Abschnitte dieses Bandes.)

Gesetz vom 6. Juni 1886, RGBl. Nr. 90.

§. 2. . . Landsturmpflichtige, welche für die Besorgung der Angelegenheiten des öffentlichen Dienstes oder Interesses unentbehrlich sind, können vom Landsturmbienste enthoben werden.

Bdg. d. Min. f. Landesverth. v. 19. Jän. 1887,  
RGBl. Nr. 5.

§. 15. Enthebung vom Landsturmbienste.

62. Die Enthebung vom Landsturmbienste (von der aktiven Dienstleistung im Landsturm) kann und soll schon im Frieden jenen Landsturmpflichtigen ertheilt werden, welche zur Besorgung der Angelegenheiten des öffentlichen Dienstes auf ihren Dienstposten unentbehrlich sind.

. . . Demgemäß kann die Enthebung nicht von den Landsturmpflichtigen selbst angesucht, sondern nur von jenen Behörden oder Verkehrsanstalten in Antrag gebracht werden, für deren Dienstzweig, beziehungsweise Dienstbetrieb dieselbe als nothwendig erachtet und angestrebt wird.

Anträge auf Enthebungen und diese selbst sind auf den unumgänglichsten Bedarf zu beschränken.

66. Die Verkehrsanstalten reichen die Verzeichnisse der für ihren Dienstbetrieb unentbehrlichen Landsturmpflichtigen dem k. k. Handelsministerium ein, welches die Enthebungsanträge dem k. k. Ministerium für Landesvertheidigung übermittelt.

69. Die Enthobenen vom Civilstande erhalten „Landsturmenthebungscertificate“, nach dem Muster Beilage 13, welche von jenen Landesbehörden, Centralstellen oder obersten Hofämtern, die den Antrag auf Enthebung an das Landwehrcommando, beziehungsweise an das Ministerium für Landesvertheidigung geleitet haben, ausgefertigt und im Wege der Vorgesetzten der Landsturmpflichtigen denselben ausgefolgt werden.

Landsturmpflichtige, welche bereits im Vorjahre die Enthebung vom Landsturmbienste erhalten haben, werden mit neuen Landsturmenthebungscertificaten nur in dem Falle theilhaft, wenn ein einfacher Zusatz über die Verlängerung der Gültigkeitsdauer nicht genügt.

72. Die Enthebung vom Landsturmbienste hat nur eine zeitliche Gültigkeit, dauert bis Ende März des nächsten Jahres und wird durch den Austritt des Landsturmpflichtigen aus dem Dienste der Verkehrsanstalt oder auch durch eine auf den Namen des Landsturmpflichtigen lautende

schriftliche Einberufung, welche aber nur vom Landwehrcommando, beziehungsweise vom Ministerium für Landesverteidigung angeordnet werden kann, — sofort außer Kraft gesetzt.

75. Anträge auf Enthebung vom Landsturmbdienste . . . für die bei Verkehrsanstalten im Okkupationsgebiete angestellten Landsturmpflichtigen werden von der Betriebsdirection (Leitung) dem 15. Corpscommando übermittelt und im Sinne der vorstehenden Bestimmungen erledigt.

### Handelsminist. Erlaß v. 20. Febr. 1887, Z. 4553.

Nach §. 15 Punkt 66 der Bdg. des Minist. für Landesverteidigung v. 19. Jan. 1887, RGV. Nr. 5, haben die Verkehrsanstalten die Verzeichnisse der als für ihren Dienstbetrieb unentbehrlichen, im Grunde des §. 2 des Landsturmgesetzes v. 6. Juni 1886, RGV. Nr. 90, zur Enthebung vom Landsturmbdienste im Kriegsfall in Antrag zu bringenden landsturmpflichtigen Bediensteten dem Handelsministerium vorzulegen.

Die geehrten Verwaltungen werden daher eingeladen, für den Fall, als dieß nicht schon geschehen sein sollte, sofort die geeignete Einleitung zu treffen, daß die fraglichen Verzeichnisse, bei deren Zusammenstellung im Sinne der citirten Ministerialbdg. auf den unumgänglichen Bedarf sich zu beschränken ist, ehestens anher vorgelegt werden.

Nachdem jedoch bereits Fälle vorgekommen sind, daß Bahnverwaltungen Verzeichnisse eingereicht haben, die den Bestimmungen des Punktes 66 der Verordnung, beziehungsweise dem Muster der Beilage 12 derselben nicht entsprechen, so werden die geehrten Verwaltungen aufmerksam gemacht, bei der Verzeichnung der Landsturmpflichtigen behufs Enthebung vom Landsturmbdienste sich strenge nach dem vorgeschriebenen Formulare zu halten und die einzelnen Rubriken mit aller Sorgfalt und Genauigkeit auszufüllen.

Bei Landsturmpflichtigen, aus deren Bezeichnung ihre Beschäftigung nicht zur Genüge zu ersehen ist, wie beispielsweise bei Tagelöhnern, welche die Dienste eines Weichenwächters, oder Aushilfs-Ablösemächters versehen, oder in Oberbauparthien ständig eingereiht sind zc., ist diese Beschäftigung ausdrücklich ersichtlich zu machen.

Zur Vereinfachung des Vorganges bei dieser Verzeichnung und mithin zur Ermöglichung einer beschleunigten Vorlage der Verzeichnisse wird auf den Umstand hingewiesen, daß es genügt, die Verzeichnisse getrennt nach Dienstzweigen in dem einheitlichen Papierformate, wie solches mit h. o. Erlaß v. 15. Dec. 1886, Z. 45155, bezüglich der im Mobilisirungsfall in ihren Anstellungen zu belassenden wehrpflichtigen Bediensteten vorgezeichnet wurde, von den einzelnen Dienstabtheilungen abzuverlangen und lediglich aneinander gereiht und geheftet mit einem bestimmten Antrage hieher zu leiten.

# Register

der in der Sammlung vorkommenden Gesetze, Verordnungen, Staatsverträge und Judicate.

## I. Gesetze.

1. Reichsgesetze.		Seite
<b>1862.</b>		
Aug. 17. Gef. RGV. Nr. 56.		435
Dec. 13. " RGV. Nr. 89, (Gebührengesetz.)		330
L. B. 47 e.		21
" 17. Gef. RGV. Nr. 1 ex 1863 (Handels= gesetzbuch).		
Art. 386.		353
" 395.		357
" 396.		358
" 407.	350,	353
" 408.		353
" 409, 412.		331
" 423/24.		357
" 427.		358
<b>1864.</b>		
Febr. 29. Gef. RGV. Nr. 20, §. 14.		330
<b>1865.</b>		
Oct. 2. Gef. RGV. Nr. 108, Art. II, Abs. 22.		7
<b>1867.</b>		
Dec. 21. Gef. RGV. Nr. 42, Art. 5.		98
" 21. Gef. RGV. Nr. 146. §. 2.		491, 492, 493
" 24. Gef. RGV. Nr. 3 f. 1868.		491—492, 494
§. 7.		493, 494
" 24. Gef. RGV. Nr. 4 ex 1868.		493
Art. VIII.	292,	493, 494
<b>1868.</b>		
Dec. 5. Gef. RGV. Nr. 151 (Wehrgesetz).		
§. 26.		458—466
§. 38.		446—447
<b>1869.</b>		
März 5. Gef. RGV. Nr. 27, (Haftpflicht für kör= perliche Verletzungen).		205, 206, 219—223, 374
Mai 8. Gef. RGV. Nr. 61 (Erwerb- und Ein= kommensteuer von Eisenbahnen).		189, 190
Mai 24. Gef. RGV. Nr. 88 (Grundsteuerregu= lirung), §§. 16 u. 29.		185
<b>1871.</b>		
Juli 23. Gef. RGV. Nr. 16 f. 1872 (Maß- u. Gewichtsordnung).		334, 335
Art. V, III, VIII.		334
" 25. Gef. RGV. Nr. 95.		122
<b>1872.</b>		
Apr. 19. Gef. RGV. Nr. 60 (Anstellung ausge= bienter Unteroffi= ziere).		446—452
Juli 1. Gef. RGV. Nr. 68 §. 15 al. 3.		465
<b>1873.</b>		
Apr. 15. Gef. RGV. Nr. 47.		487

		Seite	2. Landesgesetze.		Seite
<b>1873.</b>					
Mai 23.	Ges. RGV. Nr. 119 (Strafprozeßordg.)	252			
	§. 77.	251			
	§. 84.	253			
	§. 103.	466			
	§. 158, 176.	467			
" 23.	Ges. RGV. Nr. 121 (Bildung der Geschwornenliste).	466			
<b>1874.</b>					
Mai 19.	Ges. RGV. Nr. 70 (Eisenbahnbücher).	23, 117—140			
	§. 1.	116			
<b>1875.</b>					
Oct. 22.	Ges. RGV. Nr. 36, (BÜG.), §. 3 lit. e.	6			
<b>1877.</b>					
Juli 15.	Ges. RGV. Nr. 64.	19, 398—412			
Dec. 14.	Ges. RGV. Nr. 112.	16—18			
<b>1878.</b>					
Febr. 18.	Ges. RGV. Nr. 30, (Enteignung für Eisenbahnzwecke).	29, 98—116			
	§. 1.	28			
	§. 12.	38			
	§. 13.	38			
	§. 14.	38			
	§. 15.	39			
	§. 17.	40			
	§. 17, Abs. 2.	72			
	§. 21.	40, 44			
	§. 24.	39			
	§. 27.	39			
	§. 47.	28, 117			
Juni 27.	Ges. RGV. Nr. 62 (Zoll- und Handelsbündniß mit Ungarn).	492, 493			
<b>1879.</b>					
Juli 19.	Ges. RGV. Nr. 108 (Desinfectionsges.)	387—391			
<b>1880.</b>					
Febr. 29.	Ges. RGV. Nr. 35, (Thierseuchengesetz)	391			
" 29.	Ges. RGV. Nr. 37 (Minderpestgesetz).	392—393			
<b>1886.</b>					
Juni 6.	Ges. RGV. Nr. 90 (Landsturmgesetz).	496 a			
<b>1887.</b>					
März 19.	Ges. RGV. Nr. 33.	190			
Mai 21.	" RGV. Nr. 48.	493			
Juni 17.	" RGV. Nr. 81.	18—24			
<b>1864</b>					
März 15.	LG. für Mähren (Gemeindeordg.) RGV. Nr. 13, §§. 84, 95.	84			
<b>1865.</b>					
Febr. 28.	LG. für Mähren RGV. Nr. 9, (Straßengesetz).				
	§. 6.	85			
	§. 8.	84			
	§. 9.	85			
	§. 13.	84, 85			
	§§. 15, 20, 27.	84			
<b>1869.</b>					
Oct. 16.	LG. f. Steiermark RGV. Nr. 46.	92—93, 94			
	§. 4.	94			
Dec. 11.	LG. f. Ob.-Oesterr. (Straßenges.) §. 19.	88			
<b>1871.</b>					
Nov. 8.	LG. für Istrien RGV. Nr. 14.	80—81			
" 20.	LG. für Kärnten §. 27.	81			
	§. 2.	82			
<b>1872.</b>					
Mai 15.	LG. für Salzburg RGV. Nr. 19.	88—90			
	§§. 3, 5.	90			
Dec. 21.	LG. f. Oberösterr. RGV. f. 1873, Nr. 2.	86—88			
<b>1873.</b>					
Jän. 14.	LG. für Salzburg RGV. Nr. 5 (Straßengesetz).	90			
" 19.	LG. für Schlesien RGV. Nr. 12.	91—92			
" 26.	LG. für Mähren RGV. Nr. 17.	84—85			
" 26.	LG. f. Vorarlberg RGV. Nr. 19	96—97			
April 7.	LG. f. Dalmatien RGV. Nr. 24, §§. 14—17.	77			
<b>1874.</b>					
Febr. 11.	LG. f. Tirol, RGV. Nr. 14.	94—96			
März 2.	LG. für Krain, RGV. Nr. 10.	82—84			
April 24.	LG. f. Niederösterr. RGV. Nr. 24.	85—86			

<b>1875.</b>					
Juni 16.	LG. für Salzburg	Seite	<b>1882.</b>		Seite
	LGBl. Nr. 21 (Zu-		Jän. 28.	LG. f. Vorarlberg.	96
	fahrtsstraßen).	90	Dec. 26.	LG. für Galizien	
<b>1878.</b>				LGBl. Nr. 3. f. 1883.	211
Jän. 1.	LG. f. Steiermark		<b>1883.</b>		
	LGBl. Nr. 3.	93—94	Juni 2.	LG. für Schlesien	
<b>1881.</b>				LGBl. Nr. 26 (Bau-	
April 15.	LG. für Galizien			ordg. f. Schlesien),	
	LGBl. Nr. 46.	78—79		§. 28.	211
Aug. 7.	LG. für Kärnten		<b>1885.</b>		
	LGBl. Nr. 22.	81—82.	Jän. 24.	LG. f. Dalmatien	
				LGBl. Nr. 5.	76—77

## II. Kaiserliche Patente und Verordnungen, A. h. Entschließungen, Befehle und Hand- schreiben.

<b>1811.</b>		Seite	<b>1850.</b>		Seite
Juni 1.	Kaiserlich. Patent		Febr. 9.	Pat. RGBl. Nr. 50,	
	RGBl. Nr. 946.			Gebührengesetz).	330
	(Allg. bürgerl. GB.)		<b>1851.</b>		
	§. 24.	221	Nov. 16.	Kais. Bdg. RGBl.	
	§. 139.	221		Nr. 1 ex 1852 (Eisen-	
	§. 154.	220		bahnbetriebsordg.)	18, 54,
	§. 364.	10			141—218, 483, 488, 495
	§. 365. 6, 10, 98, 100, 101			§. 2.	46, 453
	§. 1305.	10		§. 3 al. 3.	251
	§§. 1325—1327.	219		§. 4.	394, 404, 408
	§. 1327.	220, 221		§. 5.	339, 394
	§. 1331.	358		§. 7.	394, 408
	§. 1374.	108, 127		§§. 16—18.	251
	§. 1425.	112		§. 21.	47
	§. 1489.	112, 220		§. 27.	234
	§. 1497.	353		§. 29.	233
				§. 47.	249
<b>1835.</b>				§§. 66 u. 77.	408
Juli 11.	Patent (Zoll- und			§. 68.	14, 19
	Staats- Monopol-			§. 89.	19
	ordnung).			§. 102.	487
	§. 9.	441	<b>1852.</b>		
	§. 19.	423	Mai 27.	Kais. Patent RGBl.	
	§. 32.	413		Nr. 117 (Allgem.	
	§. 118.	418, 428		Strafges.), §§. 68,	
	§. 123, §. 3.	441		76, 81, 85—88, 172,	
	§. 134.	434		175, 279—280, 283,	
	§. 136.	430		312, 314, 318—319,	
	§. 168.	431		335—337, 431 bis	
	§. 234.	429		434, 459 u. 468.	218
	§§. 271—272.	421	Aug. 15.	Pat. RGBl. Nr. 184	
	§. 335.	413		(Privilegiengesetz),	
" 11.	Patent (Gefälls-			§. 42.	5
	straßengesetz), §. 372.	438	Nov. 26.	Pat. RGBl. Nr. 253	
<b>1849.</b>				(Bereins- Gesetz),	
Oct. 10.	Patent.	185		§§. 7—17.	2

1852.	Seite	1857.	Seite
Dec. 3. Pat. RGB. Nr. 250 (Forstgesetz), §. 19.	100-101	Febr. 18. A. h. Entschl. B. 1876 M. J.	489
§. 20.	214	März 14. A. h. Entschl.	452
1853.		1859.	
Dec. 19. Kais. Bdg. RGB. Nr. 266.	446, 452	Febr. 25. " " " B. 598	28, 73
§. 21.	447	1861.	
1854.		April 10. " " "	468
Mai 23. Pat. RGB. Nr. 146 (Vertragsgesetz).	25	1864.	
§. 18.	26	Juni 26. " " "	9, 16
§. 54.	26	1869.	
§. 63.	26	Juni 4. " " "	477
§. 98.	24	1872.	
§. 101.	24	Juli 6. " " " B. 17774/4406/5M.	468
§. 103.	24	1875.	
§. 131.	24	Aug. 16. A. h. Entschl.	470, 473
§. 133.	24	1884.	
§. 170.	26	Juni 8. " " " RGB.	
§. 171.	26	Nr. "103."	476—487
§. 172.	28	1885.	
§. 240.	28	Juni 20. A. h. Ermächtg.	452
Sept. 8. A. h. Entschl.	1		

### III. Verordnungen und Entscheidungen der staatlichen Behörden.

#### A. Hofdecrete, Hofkanzleidecrete, Hofkammerdecrete.

1834.	Seite
März 11. Hftzb. B. 131.	188
1838.	
Juli 10. " B. 2242.	187—188
1843.	
Dec. 28. " B. 40114/1665 (Bauten im Feuerrathen).	44, 208, 210, 212
1844.	
Jän. 28. Hftm. Präf. Erl. B. 46/EP.	208—210
Aug. 20. Hftb.	214.
1845.	
Febr. 4. Hftzb. B. 35869.	75, 76
" 28. Hftm. Präf. Erl. B. 314.	75, 76
März 6. Hftzb. B. 7658.	75, 76
Oct. 16. "	442
1846.	
Jän. 31. Hftm. Präf. Erl. B. 153.	76
Febr. 5. Hftzb. B. 4076.	76

1847.	Seite
Juli 13. Hftzb.	209
Oct. 6. " B. 32471.	163

#### B. Ministerialerlässe und Entscheidungen.

##### 1. Handelsministerium.

1852.	
März 1. HM. B. 2871/P.	191
" 1. " B. 3110/E.	252
Juli 7. " B. 13613.	165
Nov. 13. " B. 22011.	204, 206
" 22. " B. 15219.	34
1853.	
Jän. 25. " B. 23489.	214
März 17. " B. 3290.	165
Juli 11. " B. 5757/P.	191
1854.	
Sept. 14. " RGB. Nr. 238 (Eisenbahnconces- sionsgesetz).	1—16, 24, 25, 30, 68, 82
§. 1.	24
§§. 1—4.	28
§. 5.	69
§. 6.	26, 68, 82



	Seite	1870	Seite
13. <b>SM. NGB. Nr. 238</b>		März 17. <b>SM. B. 5192.</b>	459
§. 9 lit. c.	101	April 3. " <b>B. 4300.</b>	49
§. 10 lit. f.	19	Mai 6. " <b>B. 19964/3509</b>	
§. 10 lit. g.	401	ex 1869.	225
		" 17. " <b>B. 4005.</b>	52
6. <b>SM. B. 1739.</b>	12	Juli 4. " <b>B. 9054.</b>	73—74
12. " <b>B. 28780.</b>	442	Aug. 4. " <b>B. 9437.</b>	171
16. " <b>B. 20392.</b>	443	" 27. " <b>B. 12901/1731.</b>	74
		" 27. " <b>B. 11940/1594.</b>	74
8. " <b>B. 613.</b>	470	" 30. " <b>NGB. Nr. 114.</b>	42,
12. " <b>B. 20759.</b>	251		45, 67
3. " <b>NGB. Nr. 76.</b>	452	Oct. 31. " <b>B. 15634.</b>	52
19. " "	438	Nov. 26. " <b>B. 22242.</b>	348
		Dec. 5. " <b>B. 22940.</b>	226
		" 30. " <b>B. 20457/4349.</b>	403
20. " <b>NGB. Nr. 49.</b>	468	<b>1871.</b>	
26. " <b>B. 116/16.</b>	165	Febr. 4. " <b>NGB. Nr. 8. 29, 51, 84</b>	
5. " <b>B. 349.</b>	7	S. 11.	9
30. " <b>(Betr.=Regl.)</b>	495	März 26. " <b>B. 5756.</b>	171
4. " <b>B. 17508/4109.</b>	191	Juni 5. " <b>B. 9437.</b>	49
16. " <b>B. 3099.</b>	76	" 24. " <b>B. 25217/1870.</b>	52
28. " <b>B. 9400.</b>	9	Juli 30. " <b>B. 15432.</b>	52
26. " <b>B. 5083/476.</b>	386	Aug. 13. " <b>B. 16867.</b>	310
12. " <b>B. 5887.</b>	171	Sept. 11. " <b>B. 17807.</b>	41
13. " <b>B. 17485.</b>	174	" 13. " <b>B. 8060/1995.</b>	169
12. " <b>B. 8829.</b>	179	" 20. " <b>B. 18658.</b>	52
26. " <b>B. 9854/1071.</b>	165	Nov. 18. " <b>B. 22738.</b>	8
9. " <b>B. 16279.</b>	10	Dec. 26. " <b>B. 24038.</b>	52
12. " <b>B. 10106/1092.</b>	12	<b>1872.</b>	
23. " <b>B. 9403/811</b>		März 2. " <b>B. 269/57.</b>	396
ex 1866. 43, 210.		Mai 13. " <b>B. 10581/38.</b>	475
8. " <b>B. 8858/1155.</b>	28, 74	" 31. " <b>B. 11369.</b>	49
30. " <b>B. 13713/1873.</b>	74	Juni 16. " <b>NGB. Nr. 80,</b>	
30. " <b>B. 14406/1966.</b>	74	(Signalordg). 255-270.	
23. " <b>B. 3466/568.</b>	73	Juli 1. " <b>NGB. Nr. 90.</b>	292
25. " <b>B. 3506.</b>	171	Aug. 10. " <b>B. 2133.</b>	169
28. " <b>B. 6545/1044.</b>	74	31. " <b>B. 23993.</b>	13
17. " <b>B. 10214.</b>	49	Oct. 22. " <b>B. 26946.</b>	459
22. " <b>B. 10602.</b>	401	" 26. " <b>B. 26843.</b>	334
20. " <b>B. 3014.</b>	216	Nov. 9. " <b>B. 26344.</b>	247
25. " <b>B. 10214.</b>	49	" 26. " <b>B. 33849.</b>	298
8. " <b>B. 25533/1869.</b>	52	Dec. 2. " <b>B. 34888.</b>	7
25. " <b>B. 24609/1869.</b>	52	" 16. " <b>B. 36440.</b>	52
		<b>1873.</b>	
		Jän. 21. " <b>B. 25440</b>	
		ex 1872.	12
		" 21. " <b>B. 2073.</b>	299
		Febr. 2. " <b>B. 36375.</b>	52
		" 2. " <b>B. 3303 V.</b>	396
		März 3. " <b>B. 29592/1872.</b>	52
		" 21. "	76
		" 31. "	12
		April 2. " <b>B. 9877.</b>	325

## 1873.

			Seite
Juni	6. <i>hM.</i>	2928.	52
"	7. "	17615.	333
"	29. "	21516.	386
Juli	6. "	23462.	160, 203
"	10. "	23951.	192
Aug.	23. "	25624.	49
Oct.	26. "	30591.	144
Nov.	7. "	37323.	160
"	8. "	37719.	490
"	23. "	38875.	24

## 1874.

Jän.	13. "	43267.	52
Febr.	23. "	2574.	204
März	27. "	7044.	155
"	30. "	8587.	204
April	2. "	9714.	155
"	3. "	7170.	175
"	6. "	10643.	223
"	14. "	10078.	205
"	14. "	10392.	155
"	22. "	12801.	461
Mai	3. "	713.	216
"	17. "	33085 ex 1873.	215
"	31. "	12217.	396
Juni	8. "	42158.	179
"	10. "	RGB. Nr. 75, (Betr.=Regl.).	292-374
			489, 495, 496

		§. 14, al. 3.	281, 290
		§. 48, P. I.	385
		§. 52.	400
"	27. "	19119.	206
Juli	1. "		401
"	22. "	20822.	173
"	30. "	2465.	329
Aug.	5. "	13114.	117, 130
"	6. "	25684.	396
"	6. "	25685.	396
Sept.	29. "	28444.	460
Oct.	27. "	34564.	296
Nov.	12. "	9711.	253
Dec.	1. "	RGB. Nr. 144.	255

## 1875.

Jän.	9. "	375.	101
"	13. "	37311/1874.	52
"	18. "	42077.	155
"	20. "	1064.	387
"	21. "	40329 ex 1874.	25
"	22. "	2261.	396
Febr.	5. "	3758.	52
März	7. "	47.	296
"	10. "	41744.	43

## 1875.

			Seite
April	8. <i>hM.</i>	9044.	401
"	15. "	RGB. Nr. 47.	255
"	27. "	12927.	315
Mai	3. "	31741 ex 1874.	461
"	10. "	11626.	396, 407
"		Bundt 1.	408
"	24. "	7736.	52
"	29. "	35223 ex 1874.	252
Juni	15. "	18217.	404, 405
"	28. "		474
"	30. "	15386.	395, 402
Juli	10. "	4519.	52
Aug.	26. "	RGB. Nr. 116.	470
		bis 476, 488	
		§. 10.	487
"	30. "	1306.	474
Sept.	1. "	24662.	252
"	18. "	28953.	395
Oct.	1. "	RGB. Nr. 130.	47
"	26. "	32779.	176
Nov.	6. "	34177.	396, 407
"	15. "	32872.	396
"	26. "	12610.	11
Dec.	4. "	31879.	16
"	12. "	27677.	474

## 1876.

Jän.	5. "	33135.	164, 253
"	26. "	700.	408
Febr.	3. "	392.	13
"	14. "	3069.	303
"	21. "	5215.	155
"	24. "	32669 ex 1875.	131
April	5. "	8023.	217, 444
"	21. "	12173.	52
Mai	10. "	13946.	172
"	13. "	1557.	177
"	13. "	14171.	396
"	13. "	14178.	397, 406
Juni	6. "	3936.	184
Juli	8. "	19832.	52
"	22. "	18597.	169
"	31. "	1068.	461
Aug.	16. "	1068.	461
Sept.	28. "	28914.	319
"	30. "	24461.	420
Oct.	13. "		489
"	18. "	30084, Art. 15, P. 86, ad 5.	421

	Seite
3. <b>h</b> M. 3. 16634.	335
3. " 3. 31434.	156, 397
4. " 3. 2783.	469
3. " 3. 39587.	205
1. " 3. 452.	171
7. " 3. 2335.	341
0. " 3. 3400.	256
1. " <b>h</b> M. Nr. 10.	265
2. " <b>h</b> M. Nr. 17.	25
7. " 3. 5176.	224—290
3. " 3. 24758.	217
3. " 3. 354.	490
5. " 3. 10515.	201
1. " 3. 4178.	405
1. " 3. 7877.	133
7. " 3. 7060.	118
" 3. 32848 ex 1876.	133
" 3. 19064.	325
" <b>h</b> M. Nr. 68 (Sprengmittel).	320, 378
" 3. 19957.	173
" 3. 20674.	133
" <b>h</b> M. Nr. 78.	47
" <b>h</b> M. Nr. 69 (I. Nachtrag).	291
" 3. 22896.	223
" <b>h</b> M. Nr. 84.	51
" 3. 30077.	9
" 3. 30940.	397
" 3. 38145.	464
" 3. 391.	469
" 3. 38033 ex 1877.	335
" <b>h</b> M. Nr. 21, (II. Nachtrag).	291
" 3. 1556.	205
" 3. 10663.	408
" <b>h</b> M. Nr. 38, (III. Nachtrag).	291
" 3. 35386 ex 1877.	421
" 3. 1026.	493—496.
" 3. 21142.	464
" 3. 22029.	205
" 3. 29295.	225
" 3. 29936.	403
" 3. 25166.	446
" 3. 35403.	470

1878.	Seite
Dec. 14. <b>h</b> M. 3. 32086.	210
" 30. " 3. 35924.	206
" 31. " 3. 35834.	206
1879.	
Jän. 25. " <b>h</b> M. Nr. 19 (Verfassung d. Bauprojecte).	29—53 67, 210 212, 488
3. 1.	67
3. 2.	69
3. 3.	70
3. 8, 3. 3.	70
3. 10.	70
3. 14 u. f. f.	68
3. 17, Abf. 3.	72
3. 18.	72, 73
3. 19 u. f. f.	69
3. 20.	72
3. 21, Abf. 3 u. 4.	67
3. 30.	72
3. 32.	73
3. 36—38.	72
3. 41, Abf. 4.	172
Febr. 3. " 3. 2216.	51, 210
" 5. " 3. 2347.	470
" 6. " 3. 3385.	13
" 17. " 3. 23908 ex 1878.	465
März 12. " <b>h</b> M. Nr. 38.	409, 489
3. 1 u. 2.	410
3. 2 sub 5.	411
" 15. " 3. 37515.	409
" 21. " 3. 25004 ex 1878.	412
" 24. " 3. 6947.	43
Juni 7. " 3. 15307.	337
Juli 14. " 3. 21823.	350
Aug. 6. " 3. 16732.	465
Sept. 13. " 3. 27961.	449
" 23. " 3. 11179.	44
Oct. 21. " 3. 32784.	216
Nov. 1. " <b>h</b> M. Nr. 127, (IV. Nachtrag).	291
" 20. " 3. 27821.	389
" 30. " 3. 36508.	385
Dec. 6. " 3. 38587.	405
" 31. " <b>h</b> M. Nr. 3 ex 1880.	410, 411, 489
(3. 16599 ex 1879, M. b. Jnn. 21. Mai 1879, 3. 5849 <b>h</b> M. 3. 16599 ex 1879).	106 443
3. 37016 ex 1879.	

## 1880.

			Seite
Jän.	5. §M. §.	1972.	181
"	18. "	§. 39.	392
Febr.	15. "	§. 4401.	303
Mai	22. "	§. 14095.	449
"	29. "	RGB. Nr. 57.	67—73
			488
		§. 20.	48
Juli	1. "	RGB. Nr. 78,	
		(V. Nachtrag).	291 362
"	1. "	RGB. Nr. 79.	374—386
		§. 1, §. 8.	363
		§. 37 lit. a u. b.	346
"	1. "	§. 17454.	385
Aug.	23. "	§. 20615.	173
Sept.	30. "	§. 30731.	193

## 1881.

Febr.	3. "	§. 3580.	24
"	17. "	§. 1980.	206
März	4. "	§. 282.	405
Mai	10. "	§. 4592.	210
"	27. "	§. 15742.	3
"	30. "	§. 2462.	450
Juli	27. "	§. 23257.	35
Aug.	6. "	§. 1753.	187
"	19. "	§. 21881.	470
"	24. "	§. 22789.	465
Sept.	15. "	§. 29091.	224
"	15. "	RGB. Nr. 100	
		(VI. Nachtr.).	291, 362
"	15. "	RGB. Nr. 101.	374
Oct.	6. "	§. 30714.	43
Nov.	9. "	§. 35407.	187
"	12. "	§. 2613.	238
Dec.	22. "	§. 41101.	313
"	28. "	§. 15040.	168

## 1882.

Febr.	1. "	§. 42117 ex	
		1881, RGB.	
		Nr. 14.	174
"	1. "	RGB. Nr. 20.	374
"	26. "	RGB. Nr. 25.	487
Mai	20. "	§. 18539.	175
"	27. "	§. 16736.	330
"	30. "	§. 16674.	178
Juni	4. "	§. 10244.	217
"	8. "	§. 13787.	100
"	10. "	§. 16127.	174
"	15. "	RGB. Nr. 70.	374
Juli	10. "	§. 22117.	397
"	13. "	§. 22677.	411
Aug.	10. "	§. 28095.	465
"	25. "	§. 27308.	210

## 1882.

			Seite
Dec.	13. §M. §.	39649.	411
"	15. "	§. 41428.	292, 297

## 1883.

Jän.	28. "	§. 2373.	302
April	27. "	§. 13583.	49, 335
Mai	1. "	RGB. Nr. 52,	
		(VII. Nachtr.)	291, 362
"	13. "	(Zust. Min.	
		§. 6926 ex	
		1883, §M. b.	
		13. Mai 1883)	108
Juni	15. "	§. 21561.	224, 231
			239
Juli	15. "	§. 20980.	224
Aug.	1. "	§. 24932.	269, 270,
			489
Dec.	29. "	§. 46908.	364

## 1884.

April	1. "	§. 619.	145,
			146—156
		VIII lit. c.	146
		VII A a §.	146
"	7. "	§. 12158.	329
Juni	3. "	§. 15497.	168
"	23. "	RGB. Nr. 103.	66, 190
"	23. "	§. 9, 8, 16.	488
Juli	1. "	RGB. Nr. 106	
		(VIII. Nach-	
		trag).	291
"	15. "	RGB. Nr. 122	488
"	22. "	§. 13070.	212
Aug.	2. "	§. 28242.	169
"	30. "	§. 29762.	445
Oct.	27. "	§. 36782.	337
Dec.	12. "	§. 1791.	172
"	29. "	§. 46835.	445
		§M. §. 2677 ex	
		1884 (Nr. b.	
		Inn. einverst.	
		mit §M.,	
		§. 21/4. Nr.	
		b. §., §M.	
		§. 2677 ex	
		1884).	106
		§M. §. 13558 ex	
		1884.	212

## 1885.

Febr.	4. "	§. 2767.	445
März	1. "	§. 5848.	317
"	15. "	§. 8243.	389
April	1. "	§. 10816.	288—290

Seite

1857.

Seite

4. 5M. 3.	15459.	169
22. "	3. 17063.	345
4. "	ROB. Nr. 100.	452-458
23. "	3. 24921.	172
25. "	3. 28949.	330
1. "	ROB. Nr. 2	
	(IX. Nachtr.).	291
15. "	ROB. Nr. 132.	374
16. "	ROB. Nr. 162.	156

15. "	3. 4884.	170
13. "	3. 3786.	143
24. "	3. 9472.	152
9. "	3. 33423.	346
15. "	ROB. Nr. 73.	412
15. "	3. 25020.	269
29. "	3. 25004.	154
10. "	ROB. Nr. 170.	412

21. "	3. 376.	67
31. "	3. 48517 ex	
	1886.	466
1. "	ROB. Nr. 15.	265, 266
5. "	3. 5088.	151
10. "	3. 9788.	420
5. "	ROB. Nr. 109.	54-67

## Finanzministerium.

9. 5M. ROB. Nr. 333,		
	§. 6.	186
	§. 7, Abs. 2.	186
	§. 8, Abs. 2.	186
5. "	3. 30641 1724.	428

3. "	3. 4091.	189
------	----------	-----

7. "	ROB. Nr. 104.	
	§. 2, §. 3, lit. b.	440
17. "	3. 448/J. N. C.	428
1. "	3. 1049/J. N. C.	436
19. "	ROB. Nr. 257.	441

8. "	3. 34145/674,	
	ROB. Nr. 175	
	(Zollverfahren).	413
	Einführ. Bdg.	
	§. 3.	441
	§. 4 u. 5.	439

Sept. 18. 5M. Einführ. Bdg.

	§. 10.	420
	§. 11, 19.	441
	§. 27.	430
	§. 29.	440
	§. 32.	439
	§. 37, lit. b, d, c.	441
	§. 37-40.	439
" 18. "	3. 74145.	
	(Zollzugsbvg.	
	zur Vorschrift	
	über das Zoll-	
	verfahren).	438

1858.

Aug. 16. "	3. 21992/488.	439
------------	---------------	-----

1859.

Jän. 20. "	3. 1998.	201
------------	----------	-----

1860.

Jän. 22. "	3. 59239.	181
Juli 4. "	3. 3442/566.	385

1861.

Febr. 22. "	ROB. Nr. 26.	440
Sept. 21. "	3. 4670,	
	ROB. Nr. 94.	430

1862.

Jän. 11. "	3. 625.	443
------------	---------	-----

1868.

Oct. 2. "	3. 31603,	
	ROB. Nr. 135,	
	§§. 1 u. 2.	330

1874.

Febr. 7. "	3. 22479.	187
März 13. "	3. 5483.	204

1876.

Dec. 29. "	ROB. Nr. 5	
	ex 1877.	326

1877.

Juli 11. "	3. 17426.	187
------------	-----------	-----

1878.

Oct. 8. "	ROB. Nr. 128.	326
-----------	---------------	-----

1881.

Jän. 12. "	3. 25967 ex	
	1880.	185
Aug. 6. "	3. 1753.	185

3. Ministerium des Innern.

1870.

Seite

Oct. 17. M. d. 3.	3. 42083.	216
-------------------	-----------	-----

1871.

Aug. 3. "	3. 9404.	310
-----------	----------	-----

1873.		Seite	1872.		Seite
Juli 22.	M. d. Z. Z. 12710.	204	Juli 12.	M. f. Z. Stbg. RGH.	
Sept. 22.	" Z. 10196.	9		Nr. 98, Art. 12.	450
1874.			1874.		
Oct. 10.	" Z. 3442.	131	März 11.	M. f. Z. Stbg.	
" 10.	" Z. 3443.	131		Z. 2807/823.	204
Dec. 30.	" Z. 14005.	101	April 9.	M. f. Z. Stbg.	
1875.				Z. 17968/3424 II.	46
Nov. 14.	" Z. 4611.	466	Aug. 27.	M. f. Z. Stbg.	
1877.				Z. 10555/2327 IV.	460
April 19.	" Z. 1497.	9	1875.		
Mai 6.	" Z. 6325.	132	Juni 17.	M. f. Z. Stbg.	460
Juni 22.	" Z. 19576.	444	1886.		
Sept. 19.	" Z. 3459.	8	Aug. 17.	M. f. Z. Stbg., RGH.	
Dec. 19.	" Z. 4699.	211		Nr. 135 (Durchf. Stbg.	
1878.				z. Landst.-Gef.).	496b
Nov. 30.	" Z. 13167. 210, 211		Dec. 12.	M. f. Z. Stbg.	
1879.				Z. 18282/3932 IV.	465
Mai 21.	" Z. 5849		1887.		
	(SM. Z. 16599		Jän. 19.	M. f. Z. Stbg. RGH.	
	ex 1879).	106		Nr. 5 (Organis. Vorst.	
Dec. 30.	" Z. 13736.	211		d. Landsturmes).	496b
1880.			5. Justiz=Ministerium.		
Febr. 10.	" Z. 15847.	443	1856.		
1883.			Mai 31.	SM. Z. 10624.	253
Juni 7.	" Z. 7968.	211	Aug. 23.	" Z. 18247.	253
" 15.	" Z. 2953.	211	1870.		
1884.			Nov. 11.	" Z. 13189.	218
April 15.	" Z. 3162.	212	1874.		
	Z. 21/4 ex		Mai 31.	" RGH. Nr. 87.	140
	1884 (M. d. Z.			§§. 7—8.	132
	einverst. mit		1881.		
	SM., Z. 21/4		April 27.	" Z. 6108.	253
	M. d. Z., SM.		1883.		
	Z. 2677 ex 1884)	106		" Z. 6926 ex 1883	
1885.				(SM. v. 13. Mai	
Jän. 5.	" Z. 15896.	320		1883 ex 1883).	108
4. Reichs=Kriegsministerium			6. Uderbau=Ministerium.		
und Landesvertheidigungs=			1875.		
Ministerium.			Dec. 18.	Uderb. Min. Z. 12239.	25
1875.			7. Staats=Ministerium.		
Febr. 24.	R. M. Z. 458.	205	1849.		
1877.			Aug. 31.	St. M. Z. 1051.	13
Juli 24.	" Z. 1726/5.	223	1864.		
1878.			Juli 5.	"	9
Juli 16.	" Z. 4174,		1865.		
	Abth. 2.	464	Juni 17.	" RGH. Nr. 40.	336
1882.					
Dec. 11.	" Z. 5517,				
	Abth. 5.	292			

B. Gemeinsame Erlässe mehrerer Ministerien.		Seite
<b>1864.</b>		
April 1. M. d. Inn. u. d. Just.		
MGB Nr. 41.	325, 329	
Punkte 1, 3 u. 13.	329	
Nov. 2. M. d. Inn. u. d. Just.		
MGB Nr. 181.	329	
<b>1865.</b>		
Sept 16. M. d. Inn. u. d. Just.,		
d. Adverb. u. d. Hand		
MGB. Nr. 38.	392	
C. Erlasse.		
General-Inspection der		
österreichischen Eisenbahnen.		
<b>1862.</b>		Seite
Juli 31. G. J. 325.		159
<b>1868.</b>		
Mai 5. " J. 1234.		168
<b>1869.</b>		
Febr. 15. " J. 255.		166
" 15. " J. 329.		446
April 17. " " "		166
Aug. 17. " J. 2439.		159
Dec 23. " J. 4498.		12
<b>1870.</b>		
Juli 11. " J. 3064.		396
<b>1871.</b>		
Febr. 29. " J. 7581.		52
März 29. " J. 5862.		169
April 16. " J. 2408.		175
" 17. " " "		340
Juli 14. " J. 4480.		168
Aug. 2. " " "		199
" 4. " J. 5073.		52
" 15. " J. 5444.		252
" 29. " " "		169
Sept. 14. " J. 5438.		249
Dec. 27. " " "		
" J. 3002 2422 II		
ex 1871.		475
<b>1872.</b>		
Jän. 28. " J. 756.		161
Sept 27. " J. 6089.		474
Oct. 1. " " "		166
" J. 7834/4544 II		
ex 1872.		475
<b>1873.</b>		
April 7. " J. 9004.		52
" 8. " J. 3373.		41, 52
" 12. " J. 3432 2112 II		225
" 12. " J. 3351.		405
" 27. " J. 3803.		156
Juli 5. " " "		442
" 10. " J. 6357.		171
<b>1878.</b>		
Febr. 1. M. d. Inn. u. d. Hand.		
MGB Nr. 20.	371	
<b>1874.</b>		
Oct. 25. M. d. Inn. u. d. Hand.		
MGB Nr. 134.	440	
<b>1877.</b>		
März 8. M. d. Inn. u. d. Inn.		
J. 2216.	193	
<b>1878.</b>		
Dec. 8. M. d. Inn. u. d. Hand		
J. 33137 699. ex 1878.	102	
<b>1879.</b>		
Nov. 19. M. d. Inn. einverst		
mit M. d. Hand. u.		
Adverb. J. 15047.	443	
<b>1880.</b>		
April 12. M. d. Inn., d. Just.,		
d. Adverb. und Hand		
MGB. Nr. 34.	393	

1871.			Seite
Aug. 5.	GZ. B.	8696.	52
" 26.	" B.	8024/4844 II.	225
Dec 15.	" "	"	175
" "	" B.	3600 ex 1873.	161
1874.			
Febr. 14.	" B.	181 I.	52
März 28.	" B.	2129.	166
April 11.	" B.	2510 II.	396, 397
Juni 8.	" B.	8982.	161
Juli 10.	" "	"	35
Aug 24.	" B.	8564.	52
Oct. 1.	" "	"	41
" 10.	" B.	8592.	169, 300
Nov. 1.	" B.	9285.	296
" 17.	" B.	10023.	303
Dec. 17.	" B.	11485.	475
" 26.	" B.	11931.	166
" "	" B.	4745 ex 1874.	475
" "	" B.	12146 ex 1874.	475
1875.			
Febr. 6.	" B.	1172.	52
März 7.	" B.	2655.	13
" 28.	" B.	2613.	52
Juni 11.	" B.	5628.	171
Juli 17.	" B.	7346.	161
Aug. 3.	" B.	6572.	475
" 6.	" B.	7996.	336
" "	" B.	6142 II ex 1875.	475
1876.			
Mai 15.	" B.	6152.	156
" 26.	" B.	5639.	336
Oct 12.	" B.	9491.	52
1877.			
Juni 11.	" B.	6563.	405
Juli 5.	" B.	7260.	336
" 19.	" B.	5746.	475
Aug. 30.	" B.	7778.	178
Sept 24.	" B.	11166.	242
Nov. 17.	" B.	13131.	343
1879.			
Juli 12.	" B.	6172.	297
" 31.	" B.	6009.	387
Sept 21.	" B.	10292.	410
1880.			
Jän. 22.	" B.	11615.	397
März 9.	" B.	1300 II.	149

1880.			Seite
Nov 29.	GZ. B.	6364 III.	334
Dec. 18.	" B.	37685.	167
" 27.	" B.	15655.	474
1881.			
Jän. 29.	" B.	716.	253
Febr. 24.	" B.	15607.	207
Juli 5.	" B.	8054.	227
" 7.	" B.	7792.	304
" 30.	" "	"	48
Dec 19.	" B.	15539.	235, 397
" 23.	" B.	16320 II.	167
1882.			
Jän. 2.	" B.	14795.	171
Febr 14.	" B.	1958.	225
" 20.	" B.	845.	172
Juni 3.	" B.	7209.	210
" 10.	" B.	7641.	161
Aug. 28.	" B.	2871.	232
Sept. 11.	" B.	12658.	210
1883.			
Mai 22.	" B.	6809 II.	163
Juni 30.	" B.	2064.	180
1884.			
Jän. 15.	" B.	13653 ex 1883.	212
Mai 30.	" B.	5638 II.	276
1885.			
Jän. 31.	" B.	864.	446
April 28.	" B.	5452 III.	397
1886.			
Jän. 5.	" B.	16815.	396
D. Erlasse von Provinzial- Regierungs- u. Communalbehörden.			
1847.			Seite
Nov. 18.	Nied. Oest. Reg. Bdg.	"	
"	B. 59097.	"	205
1882.			
Aug. 12.	Gallz. Statth. BGD.	"	
"	Nr. 78.	"	211
Aug. 12.	"	"	211
1883.			
Juni 23.	Schlesien, Landesreg.	"	
"	B. 6065, BGD Nr.	"	
" 27.	"	"	211, 212

## IV.

## und Nebereinkommen.

1872.		Seite
Mai 7.	Postvertr. m. Deutsch- land mit Einschluß v. Luxemburg	7

1878.		Seite
Dec. 15.	Handelsvertrag mit Deutschl., BGD Nr. 1 ex 1879, Nr. 15.	211



V. Erlässe ungar. und ausländischer Behörden.

1871.	Seite	1880.	Seite
März 27. R. ung. Comm. Min. S. 3645.	403	Juni 28. R. ung. Comm. Min. S. 9700.	387
1876.		1881.	
März 6. R. ung. Comm. Min. S. 268.	217, 444	Oct. 25. R. ung. Comm. Min. S. 32731.	387

VI. Judicate.

1. Oberster Gerichtshof.		1875.	Seite
1850.	Seite	Juni 8. DGH. S. 9975.	353
Aug. 23. DGH. S. 4249.	353	" 15. " S. 6407.	120
1852.		" 30. " S. 5250.	183
Dec. 28. " S. 7659.	345	Aug. 26. " S. 1997.	350
1859.		Sept. 7. " S. 9733.	183
Dec. 30. " S. 13948.	212	Nov. 3. " S. 12012.	350
1863.		1876.	
Juli 8. " S. 4765.	353	Juni 28. " S. 6274.	5
Oct. 8. " S. 5942.	353	" 30. " S. 6246.	16
1866.		Aug. 8. " S. 9301.	118
Aug. 30. " S. 6923.	358	Sept. 28. " S. 7785.	353
1867.		1877.	
Sept. 24. " S. 6815.	5	Sept. 18. " S. 8812.	4, 18
1869.		Oct. 2. " S. 11292.	120
April 21. " S. 4595.	16	Nov. 14. " S. 5748.	316
Aug. 19. " S. 9049.	183	" 16. " S. 1059.	337
1870.		" 29. " S. 6081.	350
Juli 5. " S. 6171.	215	Dec. 11. " S. 13995.	8
Oct. 28. " S. 4966.	358	1878.	
1871.		Febr. 7. " S. 7685.	10
März 14. " S. 2999.	12	März 27. " S. 776.	220
" 16. " S. 10051.	316	April 24. " S. 871.	222
Juli 5. " S. 4359.	325, 353	Mai 31. " S. 15655	220
1872.		ex 1877.	220
Nov. 19. " S. 9179.	12	Juli 18. " S. 5060.	354
1873.		Sept. 15. " S. 7209.	220
Sept. 10. " S. 7021.	353	Oct. 23. " S. 11380.	220
Oct. 7. " S. 9829.	10	1879.	
Nov. 19. " S. 9329.	353	Oct. 9. " S. 10112.	222
Nov. 25. " S. 9356.	350	Nov. 6. " S. 11122.	112
" 26. " S. 10485.	353	1880.	
1874.		Juli 7. " S. 7090.	220
Febr. 18. " S. 1320.	309	1881.	
April 21. " S. 2274.	5	Juni 2. " S. 6317.	109
" 22. " S. 3733.	183	Nov. 3. " S. 8769.	220
Juli 26. " S. 7740.	8	Dec. 23. " S. 12473.	331
1875.		1882.	
April 2. " S. 559.	220	Febr. 8. " S. 11189.	10
		Mai 4. " S. 4243.	183
		" 16. " S. 5423.	112

## 1882.

Juli 25. DGH. 3. 11219.  
Dec. 16. " 3. 9134 u.  
11569.

## 1883.

Febr. 17. " 3. 552. 221  
Aug. 16. " 3. 7186. 221  
" 28. " 3. 9504. 221  
Nov. 6. " 3. 11345. 101  
Dec. 13. " 3. 7958. 193

## 1884.

Mai 14. " 3. 4826. 331  
Nov. 18. " 3. 13094. 221

## 1885.

Febr. 5. " 3. 1002. 222  
" 28. " 3. 1972. 113  
März 12. " 3. 1031. 222  
April 28. " 3. 4843. 109  
Juni 1. " 3. 3747. 223  
Juli 1. " 3. 7631. 102  
Dec. 16. " 3. 14420. 222

## 1886.

März 17. " 3. 2378. 354

## 1887.

Sept. 20. " 3. 8911. 222

## Seite

221

218

221

221

221

101

193

331

221

222

113

222

109

223

102

222

354

222

## 2. Verwaltungsgerichtshof.

## 1877.

Mai 9. DGH. 3. 607. 11

## 1878.

Juni 22. " 3. 875. 10  
Sept. 20. " 3. 1472. 93

## 1880.

Juni 16. " 3. 987. 212

## 1881.

April 4. " 3. 602. 4

## 1882.

März 5. " 3. 3259. 114

## 1883.

März 12. " 3. 542. 2

" 30. " 3. 671. 100

Oct. 10. " 3. 2314. 99

Nov. 22. " 3. 2386. 6

## 1884.

Jän. 30. " 3. 228. 10

Febr. 19. " 3. 1885. 99

## 1885.

März 13. " 3. 331. 100

Mai 7. " 3. 1251. 99

Seite

11

10

93

212

4

114

2

100

99

6

10

99

100

99

# Sachregister.

(Die beigefetzten Biffern bezeichnen die Seiten.)

## A.

**Abänderung** genehmigter Projekte  
51.

— von Stationsnamen, 35.

**Abfahrtsignale**, 242.

**Abfahrtszeit**, 294.

— Versäumung der, 299.

**Abgrenzung** der Competenz bei  
Üebertretung der Bahnpolizeivor-  
schriften, 215.

**Abholen** der Güter durch den Em-  
pfänger, 343.

**Abkürzungszeichen** für metrische  
Maß- und Gewichtsgrößen, 335.

**Ablieferung** explodirbarer Güter,  
385, 386.

— des Gutes, 342.

**Ablieferungs Hindernisse**, 349.

**Abperrung** der Eisenbahn, 12.

**Abperrvorrichtungen**, 207.

**Abstreifen** der Güter vom Bahn-  
hofs, 343.

**Abstoßen** der Wagen, 232.

**Abstürzen**, Schutzmittel gegen, 34.

**Abtheilungszeichen**, 179.

**Abweichungen** von genehmigten  
Entwürfen, 51.

**Achsenanzahl**, 236, 274.

**Achtungssignal**, 243.

**Affirmirung** d. Fahrordnungen, 150.

**Agiozuschlag**, 403—405.

**Aktien-Ausgabe**, Genehmigung, 15.

**Anfechtung** des Besizes der Bahn-  
grundstücke, 127.

**Anhalten** der Secundärzüge, 289.

**Anhalten**, außergewöhnliches, auf  
freier Bahn, 300.

**Anlegung** und Führung des Eisen-  
bahnbuches, kompetenter Gerichts-  
hof zur, 120.

**Anmerkung** der Enteignungs-  
erkenntnisse im Grundbuche, 107.

**Annahmeverweigerung** v. Gütern  
344.

**Anrainer** der Bahn, Verpflichtung  
derselben, 207.

**Anrainerbauten**, feuersichere Her-  
stellung, 208—212.

— Haftungsrevers aus Anlaß von,  
212.

**Ansageverfahren**, 423.

**Anschlußbahnen**, Vereinbarung  
mit den, 14.

**Anstellungswerber**, polizeiliche  
Nachfrage, 444.

**Ansuchen** um die Concession, Prü-  
fung desselben, 3.

**Arbeitszüge**, 179, 249.

**Affesuranzgebühren** für Frachten,  
191.

**Auf- und Ablegegebühr**, 333.

**Auf- und Absteigen**, 203.

**Aufgabe** explodirbarer Artikel,  
380—382.

**Aufhebung** des Enteignungserkennt-  
nisses, 114.

**Aufforderung** zur Anmeldung eines  
die ganze bürgerliche Einheit be-  
lastenden Rechtes, 122.

**Aufnahme** von Personen u. Gütern,  
Bedingungen, 144.

**Aufnahme von Gütern, Sperrung** der, 145.  
**Aufnahmebedingungen**, 144 bis 158, 190.  
**Aufnahmepflicht** bezüglich Personen und Güter, 156.  
**Aufsichtsbehörden**, 193.  
**Aufsichtsorgane**, Freifahrt der staatlichen, 199.  
**Aufsichtsrecht** der Generalinspektion, 193, 194.  
**Ausrufen** in Enteignungsfällen, 111.  
**Ausfuhrgrüter**, Zollverfahren, 431.  
**Auslagerungen** f. Wiederläufer, 392.  
**Auslegung** der Concessionsurkunden, 4.  
**Auslieferung** des Gutes, 343.  
**Ausschlagsternen** an den Bremswagen, einheitliche Laternenstützen für, 171.  
**Auflage**, über Anfuhr der Fracht, Zustellung der, 345.  
**Auflage** des Gutes, 342, 344.  
 — „logische“, 345.  
 — zu viel eingehobener Frachgebühren an die Porten, 336.  
 — der Züge auf Localbahnen, 275.

## B

**Bahnbau**, Kompetenz bei Schäden aus dem, 9.  
**Bahnbauvorschriften**, 29—74.  
**Bahnbedienstete**, Anwendung des Haftgesetzes auf, 223.  
 — Beerdigung der, 216—218.  
 — Befreiung von den Waffenübungen, 459.  
 — Polizeifunktion der, 216.  
 — deren Staatsbürgerschaft, 217.  
 — Uebertritt zu einer anderen Bahn, 446.  
**Bahnbenutzung** für Militärzwecke, 192.

ische

mit

170.

Be-

**Bahnhofseinrichtungen**, 3. Zustandhaltung, 227, 271.  
**Bahnhofsräume**, Abschließung bezw. Zollamtshandlungen, 423.  
**Bahnpolizeivorschriften**, 215.  
**Bahnprüfungscommission**, 46.  
**Bahnstraßen**, Eröffnen der, 203.  
**Bahntelegraphen-Correspondenz**, 180.  
**Bahnunfälle**, 251—253.  
**Bahnüberbrückungen**, 68.  
 — Belastung, 63.  
 — bestehende, 65, 66.

bahnen, 44.

— Bestimmungen für einzelne Kronländer, 211.

**Baustellen**, Entschädigungsbeträge für enteignete, 101.

**Bauten**, feuersichere Herstellung in der Nähe der Bahn, 208—212.

**Bauunternehmung**, Befristung durch dieselbe, 8.

— Haftung derselben gegenüber der Staatsverwaltung, 8.

**Bauvollendung**, Vorschriften der Termine für die, 16.

**Bauzustand**, Beaufsichtigung durch die Generalinspektion, 194.

**Beaufsichtigungspersonale**, 17.  
 — Bedienung der Wechsel, 240.

**Beeidigung** des Bahnpersonales, 216—218.

**Befahren** der Wechsel, 240.

**Beförderung** von Personen, 294.

— von derselben ausgeschlossene oder nur bedingungsweise zugelassene Gegenstände, 319.

**Befreiung** der Bahnbediensteten von den Waffenübungen, 459.

**Begehung**, politische, bei neuen Linien, 36.

— — für Localbahnen, 72.

**Begehungskommission**, 38, 40.

— Feststellung der zu enteignenden Gründe durch die, 103.

**Begehungsprotokoll**, für jede Katastralgemeinde getrennt, 39.

**Begleitdocumente** der Züge, 238.

**Begutachtung** neuer Localbahnprojekte, 23.

**Begünstigung** für Localbahnen, 18, 20.

**Beheizung** der Personenwagen, 169.

**Behelfe** für die Terminverlängerung zur Vornahme technischer Vorarbeiten, 29.

**Behörden** in Eisenbahnjachen, 468 bis 490.

**Beirath**, ständiger, des Präsidenten der österr. Staatsbahnen, 480, 481.

**Beladung** der Wagen, 228, 271.

**Belastung** der Bahnüberbrückungen u. Zufahrtsstraßenbrücken, 63.

— der Brücken, 55.

— der Localbahnzüge, 274.

— der Wagen, 228, 271.

— der Züge, 236.

**Belastungsgrenze** für bestehende Eisenbahnbrücken, 65.

**Belastungsproben**, Durchführung, 61.

**Beleuchtung**, 227, 271.

— der Personenwagen, 168.

— der Wechsel, 240.

**Benützung** fremden Grundes bei Vorarbeiten, 115.

**Benützungscensens**, 45—48.

— für Bergwerksbahnen, 72.

— für Locomotiven, 47.

**Bergbaubetrieb**, Zusammentreffen mit dem Bahnbetrieb, 25—28.

**Bergbaue** an Eisenbahnen, 25, 26.

**Bergwerksbahnen**, 24—28.

— Baubewilligung, 72.

— Benützungscensens, 72.

— Enteignung für, 99.

**Bergwerksbahnen**, Locomotivbetrieb, 72.

**Beschädigung** der Bahn, gerichtliche Ahndung, 207.

— des Gutes, Haftung der Bahn, 351.

— durch den Bau, 9.

**Beschwerden** in Betriebsangelegenheiten, Instanzenzug, 474.

**Beschwerdebücher**, 157.

**Beschwerdeführung** des Publikums, 293.

**Besitzanfechtung** der Bahngrundstücke, 127.

**Besitzstörung** durch die Bauunternehmung, 8.

**Bestandblatt**, 119.

**Bestrafung** von Bahnfreveln, Competenz zur, 215, 216.

**Betreten** der Bahn, 203—207.

— der Bahnhöfe und der Bahn, 293.

— des Bahnkörpers durch Finanzwache, 204.

— — durch Gensdarmarie, 204, 206.

— — durch Sicherheitsorgane, 204.

— fremden Grundes bei Vorarbeiten, 115.

**Betriebserleichterungen** für Localbahnen, 19.

**Betriebseröffnung**, Bewilligung und Bedingungen derselben, 141.

**Betriebsfähigkeit**, Bedingungen der, 142.

**Betriebskostenabgänge**, Vorschüsse zur Bedeckung der, 16.

**Betriebskosten-Vorschüsse**, 17.

**Betriebsmaterial**, Bestandtheil d. bücherlichen Einheit, 118.

**Betriebsmittel**, Beaufsichtigung durch die Generalinspektion, 194.

**Betriebsordnung**, 141—218.

— Bestrafung der Uebertretungen der, 218.

**Betriebsreglement**, 291—374.

— Aenderung einiger Bestimmungen rüchichtlich der Bosnabahn, 292.

**Betriebsstörungen**, abgefürztes Enteignungsverfahren zur Behebung von, 114.

— Ankündigung der, 302.

— Maßregeln zur Hintanhaltung von, 158—164.

**Betriebsübernahme**, garantirter Eisenbahnen, 17.

**Bewilligung** zu Vorarbeiten, 1 3.

— zu technischen Vorarbeiten, 29.

**Bezirksgerichte**, Competenz zur Ermittlung der Eisenbahngrundstücke, 123.

**Billets-Kontrolle**, 298.

**Billets-Expeditionen**, 298.

**Billetsrücknahme**, 294.

**Billetsverkauf**, 294.

**Donifikationen** im Frachtverkehr, 406—412.

**Posnabahn**, Aenderung der Bestimmungen d. Betriebsreglements. S. 292.

**Brandschäden**, Haftung der Bahn, 212.

— an Frachtgütern, Haftung, 357.

**Bremsenvorrichtungen**, 174.

**Bremswagen**, 233, 235, 236, 274.

**Brücken**, Vorschriften über, 54—67.

— deren räumliche Anordnung, 54.

— Belastung der, 55.

— periodische Untersuchung der, 62.

— Verkehrsbeschränkungen, 62.

— Untersuchung, 66.

**Brückenbau**, Ueberwachung, 60.

**Brückenerprobung**, 45.

**Brückennormalien**, 42.

## 6.

**Kapitalbetrag** für Enteignung, Erfolgslaffung, 113.

**Caution** von Concessionswerbern, 3.

**Celluloid**, Transport, 386.

**Certificate** d. ausgedienten Unteroffiziere zur Bewerbung um Dienstposten, 448—450.

**Kollaudirung** feuersicherer Herstellungen, 44, 45.

**Commissäre**, landesfürstliche, bei den Bahngesellschaften, 489, 490.

**Commissionen** in Bausachen, Befähigung derselben, 51.

— für die technisch-polizeiliche Prüfung, 46.

— zur Prüfung von Concessionsgesuchen, 3, 4.

**Communicationen**, Herstellung zerstörter, 10, 11.

— Uebernahme neu hergestellter, 11.

— zwischen dem Zugbegleitungspersonal und Maschinisten, 180.

**Competentes Gericht** zur Feststellung d. der Entschädigung bei Enteignung, 108.

**Competenz** in Ansehung des Concessionsgesetzes, 16.

**Competenz** zur Bestrafung von Bahnfreveln, 215, 216.

— der Bezirksgerichte zur Ermittlung der Eisenbahngrundstücke, 123.

— bei Concessionsverletzung, 5.

— bei Schäden aus dem Bahnbaue, 9.

— Uebertretung der Bahnpolizeivorschriften, 215.

**Concession** der Bahnanlage, 2.

— zum Baue und Betriebe einer Pferdeeeisenbahn, 73.

— Rechte aus der, 5.

— Zugeständnisse, 5.

**Concessionirung** von Concurrencybahnen, 6.

— der Pferdeeeisenbahnen, 74.

— von Zweigbahnen, 5.

**Concessionsdauer**, 4.

**Concessionserwirkung**, 182.

**Concessionserlöschung**, 15.

**Concessionsgesetz**, 1—16.

— Competenz in Angelegenheiten desselben, 16.

**Concessionsgesuch**, Beihilfe, 30.

— Erfordernisse desselben, 3.

— Prüfung durch eine Commission, 3, 4.

**Concessionsmäßige Verbindlichkeiten** gegenüber der Staatsverwaltung, 7.

**Concessionsurkunden**, Auslegung der, 4.

**Concessionsverletzung**, Competenz bei, 5.

**Concessionswerber**, Cautionserlag, 3.

**Concurrenzbahnen**, Concessionirung von, 6.

**„Conducteur“**, offizielles Coursbuch der Eisenbahnen, 155.

**Consens** zur Eröffnung einer Schleppbahn, 73.

**Construction** der Wagen, 171.

**Conventionalstrafe**, 346.

— bei Mißbrauch d. Nothsignales, 173.

**Correspondenz** der Eisenbahnen, Portofreiheit der, 7.

**Courierzüge**, Güterwagen in denselben, 234.

**Coursbuch** der Eisenbahnen (offizielles) „Der Conducteur“, 155.

— d. Handelsministeriums (offizielles) Publication der Fahrordnungen im, 152, 153.

# Sachregister.

515

2.

119.

auf Local-

6.

1873.				Seite	1880.				Seite	
Aug.	5.	G. 3.	3696.	52	Nov. 29.	G. 3.	6364 III.	334		
"	26.	"	G. 8024/4844 II.	225	Dec. 18.	"	G. 87685.	167		
Dec.	15.	"	"	176	"	27.	"	G. 15655.	474	
"	"	"	G. 3600 ex 1878.	161	1881.					
1874.					Jän. 29.	"	G. 716.	253		
Febr.	14.	"	G. 181 I.	52	Febr. 24.	"	G. 15607.	207		
März	28.	"	G. 2129.	166	Juli 5.	"	G. 8054.	227		
April	11.	"	G. 2510 II.	396, 397	"	7.	"	G. 7792.	304	
Juni	3.	"	G. 3982.	161	"	30.	"	"	48	
Juli	10.	"	"	85	Dec. 19.	"	G. 15539.	325, 397		
Aug.	24.	"	G. 6564	58	"	28.	"	G. 16320 II.	167	
Oct.	1.	"	"	41	1882.					
"	10.	"	G. 8592.	169, 300	Jän. 2.	"	G. 14795.	171		
Nov.	1.	"	G. 9285	296	Febr. 14.	"	G. 1958.	325		
"	17.	"	G. 10023.	303	"	20.	"	G. 845.	172	
Dec.	17.	"	G. 11485.	475	Juni 3.	"	G. 7209.	210		
"	26.	"	G. 11931	166	"	10.	"	G. 7641.	161	
"	"	"	G. 4745 ex 1874.	475	Aug. 28.	"	G. 2871.	232		
"	"	"	G. 12146 ex 1874.	475	Sept. 11.	"	G. 12653.	210		
1875.					1883.					
Febr.	6.	"	G. 1172.	52	Mai 22.	"	G. 6809 II.	160		
März	7.	"	G. 2635.	13	Juni 30.	"	G. 2054.	180		
"	28.	"	G. 2813.	52	1884.					
Juni	11.	"	G. 5628.	171	Jän. 15.	"	G. 12859 ex 1883	212		
Juli	17.	"	G. 7346	161	"	"	"	212		
Aug.	3.	"	G. 6572.	475	Mai 30.	"	G. 3638 II.	276		
"	6.	"	G. 7996.	336	1885.					
"	"	"	G. 6142 II ex 1875.	475	Jän. 31.	"	G. 864	446		
1876.					April 28.	"	G. 5452 III.	397		
Mai	15.	"	G. 6152	156	1886.					
"	26.	"	G. 5639	336	Jän. 5.	"	G. 16815.	398		
Oct.	12.	"	G. 9491.	52	D. Erlasse von Provinzial- Bezirks- u. Communalbehörden.					
1877.					1847.				Seite	
Juni	11.	"	G. 6563.	406	Nov. 18.	Arch. Dist. Reg. Bdg.				
Juli	5.	"	G. 7260.	336		G. 59097.		206		
"	19.	"	G. 5746	475	1882.					
Aug.	30.	"	G. 7778.	173	Aug. 12.	Gall. Statth. 2022.		211		
Sept.	24.	"	G. 11166.	242	Aug. 12.			211		
Nov.	17.	"	G. 19131.	348	1883.					
1879.					Juni 28					
Juli	12.	"	G. 6172	297	1, 212					
"	31.	"	G. 6009.	387						
Sept.	21.	"	G. 10292	410						
1880.										
Jän.	22.	"	G. 11815.	397						
März	9.	"	G. 1300 II.	149						

## IV.

## und Nebereinkommen.

1873.				Seite	1878.				Seite
Mai	7.	Postvertr. m. Deutsch- land mit Einschluß v. Luxemburg.		7	Dec. 15.	Handelsvertrag mit Deutschl. Reich. Art. 1 ex 1879, Art. 15.			208



V. Erlässe ungar. und ausländischer Behörden.

1871.	Seite	1880.	Seite
März 27. K. ung. Comm. Min. Z. 3645.	403	Juni 28. K. ung. Comm. Min. Z. 9700.	387
1876.		1881.	
März 6. K. ung. Comm. Min. Z. 268.	217,444	Oct. 25. K. ung. Comm. Min. Z. 32731.	387

VI. Judicate.

1. Oberster Gerichtshof.				1875.	Seite
1850.	Seite			Juni 8. DGH. Z. 9975.	353
Aug. 23. DGH. Z. 4249.	353			" 15. " Z. 6407.	120
1852.				" 30. " Z. 5250.	183
Dec. 28. " Z. 7659.	345			Aug. 26. " Z. 1997.	350
1859.				Sept. 7. " Z. 9733.	183
Dec. 30. " Z. 13948.	212			Nov. 3. " Z. 12012.	350
1863.				1876.	
Juli 8. " Z. 4765.	353			Juni 28. " Z. 6274.	5
Oct. 8. " Z. 5942.	353			" 30. " Z. 6246.	16
1866.				Aug. 8. " Z. 9301.	118
Aug. 30. " Z. 6923.	358			Sept. 28. " Z. 7785.	353
1867.				1877.	
Sept. 24. " Z. 6815.	5			Sept. 18. " Z. 8812.	4,18
1869.				Oct. 2. " Z. 11292.	120
April 21. " Z. 4595.	16			Nov. 14. " Z. 5748.	316
Aug. 19. " Z. 9049.	183			" 16. " Z. 1059.	337
1870.				" 29. " Z. 6081.	350
Juli 5. " Z. 6171.	215			Dec. 11. " Z. 13995.	8
Oct. 28. " Z. 4966.	358			1878.	
1871.				Febr. 7. " Z. 7685.	10
März 14. " Z. 2999.	12			März 27. " Z. 776.	220
" 16. " Z. 10051.	316			April 24. " Z. 871.	222
Juli 5. " Z. 4359.	325,353			Mai 31. " Z. 15655	
1872.				ex 1877.	220
Nov. 19. " Z. 9179.	12			Juli 18. " Z. 5060.	354
1873.				Sept. 15. " Z. 7209.	220
Sept. 10. " Z. 7021.	353			Oct. 23. " Z. 11380.	220
Oct. 7. " Z. 9829.	10			1879.	
Nov. 19. " Z. 9329.	353			Oct. 9. " Z. 10112.	222
Nov. 25. " Z. 9356.	350			Nov. 6. " Z. 11122.	112
" 26. " Z. 10485.	353			1880.	
1874.				Juli 7. " Z. 7090.	220
Febr. 18. " Z. 1320.	309			1881.	
April 21. " Z. 2274.	5			Juni 2. " Z. 6317.	109
" 22. " Z. 3733.	183			Nov. 3. " Z. 8769.	220
Juli 26. " Z. 7740.	8			Dec. 23. " Z. 12473.	331
1875.				1882.	
April 2. " Z. 559.	220			Febr. 8. " Z. 11189.	10
				Mai 4. " Z. 4243.	183
				" 16. " Z. 5423.	112

**1882.**

Juli 25. DGH. S. 11219.  
 Dec. 16. " S. 9134 u.  
 11569.

**1883.**

Febr. 17. " S. 552. 221  
 Aug. 16. " S. 7186. 221  
 " 28. " S. 9504. 221  
 Nov. 6. " S. 11345. 101  
 Dec. 13. " S. 7958. 193

**1884.**

Mai 14. " S. 4826. 331  
 Nov. 18. " S. 13094. 221

**1885.**

Febr. 5. " S. 1002. 222  
 " 28. " S. 1972. 113  
 März 12. " S. 1031. 222  
 April 28. " S. 4843. 109  
 Juni 1. " S. 3747. 223  
 Juli 1. " S. 7631. 102  
 Dec. 16. " S. 14420. 222

**1886.**

März 17. " S. 2378. 354

**1887.**

Sept. 20. " S. 8911. 222

## Seite

## 2. Verwaltungsgerichtshof.

**1877.**

Mai 9. DGH. S. 607. 11

**1878.**

Juni 22. " S. 875. 10  
 Sept. 20. " S. 1472. 93

**1880.**

Juni 16. " S. 987. 212

**1881.**

April 4. " S. 602. 4

**1882.**

März 5. " S. 3259. 114

**1883.**

März 12. " S. 542. 2  
 " 30. " S. 671. 100  
 Oct. 10. " S. 2314. 99  
 Nov. 22. " S. 2386. 6

**1884.**

Jän. 30. " S. 228. 10  
 Febr. 19. " S. 1885. 99

**1885.**

März 13. " S. 331. 100  
 Mai 7. " S. 1254. 99

# Sachregister.

(Die beigefetzten Biffern bezeichnen die Seiten.)

## A.

**Änderung** genehmigter Projekte  
**in** Stationsnamen, 35.  
**Leuchtsignale**, 242.  
**Leuchszeit**, 294.  
**Verfäumdung** der, 299.  
**Verzögerung** der Competenz bei  
 Vertretung der Bahnpolizeivor-  
 risten, 215.  
**Verboten** der Güter durch den Em-  
 pänger, 343.  
**Verkehrszeichen** für metrische  
 Maß- und Gewichtsgrößen, 335.  
**Verpackung** explosirbarer Güter,  
 5, 386.  
**Verpackung** Gütes, 342.  
**Verpackungshindernisse**, 349.  
**Verzögerung** der Eisenbahn, 12.  
**Verkehrsvorrichtungen**, 207.  
**Verreisen** der Güter vom Bahn-  
 steige, 343.  
**Verfahren** der Wagen, 232.  
**Verfahren**, Schutzmittel gegen, 34.  
**Verkehrszeichen**, 179.  
**Verordnungen** von genehmigten  
 Entwürfen, 51.  
**Veranzahl**, 236, 274.  
**Verkehrssignal**, 243.  
**Verordnung** d. Fahrordnungen, 150.  
**Veranschlag**, 403—405.  
**Veranschlag**, Genehmigung, 15.  
**Verantwortung** des Besizers der Bahn-  
 anstalten, 127.  
**Verfahren** der Secundärzüge, 289.

**Anhalten**, außergewöhnliches, auf  
 freier Bahn, 300.  
**Anlegung** und Führung des Eisen-  
 bahnbuches, kompetenter Gerichts-  
 hof zur, 120.  
**Anmerkung** der Enteignungs-  
 kenntnisse im Grundbuche, 107.  
**Annahmeverweigerung** v. Gütern  
 344.  
**Anrainer** der Bahn, Verpflichtung  
 derselben, 207.  
**Anrainerbauten**, feuersichere Her-  
 stellung, 208—212.  
 — Haftungsrevers aus Anlaß von,  
 212.  
**Anfrageverfahren**, 423.  
**Anschlußbahnen**, Vereinbarung  
 mit den, 14.  
**Anstellungswerber**, polizeiliche  
 Nachfrage, 444.  
**Ansuchen** um die Concession, Prü-  
 fung desselben, 3.  
**Arbeitszüge**, 179, 249.  
**Assuranzgebühren** für Frachten,  
 191.  
**Auf- und Ablegegebühr**, 333.  
**Auf- und Absteigen**, 203.  
**Aufgabe** explosirbarer Artikel,  
 380—382.  
**Aufhebung** des Enteignungs-  
 kenntnisses, 114.  
**Aufforderung** zur Anmeldung eines  
 die ganze bürgerliche Einheit be-  
 lastenden Rechtes, 122.  
**Aufnahme** von Personen u. Gütern,  
 Bedingungen, 144.



**Aufnahme von Gütern, Sperrung** der, 145.  
**Aufnahmebedingungen**, 144 bis 158, 190.  
**Aufnahmepacht** bezüglich Personen und Güter, 156.  
**Aufsichtsbehörden**, 193.  
**Aufsichtsorgane**, Freifahrt der staatlichen, 199.  
**Aufsichtsrecht** der Generalinspektion, 193, 194.  
**Augsenheim** in Enteignungsfällen, 111.  
**Ausfuhrsgüter**, Zollverfahren, 431.  
**Ausladestationen** f. Wiederläufer, 392.  
**Auslegung** der Concessionsurkunden, 4.  
**Auslieferung** des Gutes, 343.  
**Ausschlaglaterne** an den Bremswagen, einheitliche Laternenstangen für, 171.  
**Boiff**, über Ankunft der Fracht, Zustellung der, 345.  
**Auflistung** des Gutes, 342, 344.  
 — „sogliche“, 345.  
 — zu viel eingehobener Frachgebühren an die Partei, 336.  
 — der Züge auf Localbahnen, 275.

# **B**

**Bahnbau**, Kompetenz bei Schäden aus dem, 9.  
**Bahnbauvorschriften**, 29—74.  
**Bahnbedienste**, Anwendung des Postgesetzes auf, 223.  
 — Beerdigung der, 216—218.  
 — Befreiung von den Waffenübungen, 459.  
 — Polizeifunktion der, 216.  
 — deren Staatsbürgerchaft, 217.  
 — Uebertritt zu einer anderen Bahn, 446.  
**Bahnbenützung** für Militärzwecke, 192.  
**Bahnbeschädigung**, gerichtliche Abhandlung, 207.  
**Bahnbetreten**, 293.  
**Bahnbetrieb**, Zusammentreffen mit dem Bergbaubetrieb, 25—28.  
**Bahnbewachung**, 178.  
**Bahnbreite**, Freihaltung d, 226, 270.  
**Bahndirection**, 193.  
**Bahneröffnung**, 47.  
**Bahnstrecke**, Kompetenz zur Verstrafung, 215, 216.

**Bahnhofsanlagen**, f. Instandhaltung, 227, 271.  
**Bahnhofsräume**, Abschließung bezugs Zollamtshandlungen, 423.  
**Bahnpolizeivorschriften**, 215.  
**Bahnprüfungscommission**, 46.  
**Bahnstraßen**, Eröffnen der, 203.  
**Bahn Telegraphen-Correspondenz**, 180.  
**Bahnunfälle**, 251—253.  
**Bahnüberbrückungen**, 63.  
 — Belastung, 63.  
 — bestehende, 63, 66.

§=

ver

an

ur

das

age

ti

en-

bahnen, 44.  
 — Bestimmungen für einzelne Kronländer, 211.  
**Baukosten**, Entschädigungsbetrag für enternete, 101.  
**Bauten**, feuerfichere Herstellung in der Nähe der Bahn, 208, 212.  
**Bauunternehmung**, Befähigung durch dieselbe, 8.  
 — Haftung derselben gegenüber der Staatsverwaltung, 8.  
**Bauvollendung**, Vorzeichnung der Termine für die, 16.  
**Bauzustand**, Beaufsichtigung durch die Generalinspektion, 194.  
**Beaufsichtigungspersonale**, 17.  
**Bedienung** der Bahnen, 240.

**Beeidigung** des Bahnpersonales, 216—218.

**Befahren** der Wechsel, 240.

**Beförderung** von Personen, 294.

— von derselben ausgeschlossene oder nur bedingungsweise zugelassene Gegenstände, 319.

**Befreiung** der Bahnbediensteten von den Waffenübungen, 459.

**Begehung**, politische, bei neuen Linien, 36.

— — für Localbahnen, 72.

**Begehungs-Kommission**, 38, 40.

— Feststellung der zu enteignenden Gründe durch die, 103.

**Begehungsprotokoll**, für jede Katastralgemeinde getrennt, 39.

**Begleitdocumente** der Züge, 238.

**Begutachtung** neuer Localbahnprojekte, 23.

**Begünstigung** für Localbahnen, 18, 20.

**Beheizung** der Personenwagen, 169.

**Behelfe** für die Terminverlängerung zur Vornahme technischer Vorarbeiten, 29.

**Behörden** in Eisenbahnjachen, 468 bis 490.

**Beirath**, ständiger, des Präsidenten der österr. Staatsbahnen, 480, 481.

**Beladung** der Wagen, 228, 271.

**Belastung** der Bahnüberbrückungen u. Zufahrtsstraßenbrücken, 63.

— der Brücken, 55.

— der Localbahnzüge, 274.

— der Wagen, 228, 271.

— der Züge, 236.

**Belastungsgrenze** für bestehende Eisenbahnbrücken, 65.

**Belastungsproben**, Durchführung, 61.

**Beleuchtung**, 227, 271.

— der Personenwagen, 168.

— der Wechsel, 240.

**Benützung** fremden Grundes bei Vorarbeiten, 115.

**Benützungscensens**, 45—48.

— für Bergwerksbahnen, 72.

— für Locomotiven, 47.

**Bergbaubetrieb**, Zusammentreffen mit dem Bahnbetrieb, 25—28.

**Bergbaue** an Eisenbahnen, 25, 26.

**Bergwerksbahnen**, 24—28.

— Baubewilligung, 72.

— Benützungscensens, 72.

— Enteignung für, 99.

**Bergwerksbahnen**, Locomotivbetrieb, 72.

**Beschädigung** der Bahn, gerichtliche Ahndung, 207.

— des Gutes, Haftung der Bahn, 351.

— durch den Bau, 9.

**Beschwerden** in Betriebsangelegenheiten, Instanzenzug, 474.

**Beschwerdebücher**, 157.

**Beschwerdeführung** des Publikums, 293.

**Besitzanfechtung** der Bahngrundstücke, 127.

**Besitzstörung** durch die Bauunternehmung, 8.

**Bestandblatt**, 119.

**Bestrafung** von Bahnfreveln, Competenz zur, 215, 216.

**Betreten** der Bahn, 203—207.

— der Bahnhöfe und der Bahn, 293.

— des Bahnkörpers durch Finanzwache, 204.

— — durch Gensdarmarie, 204, 206.

— — durch Sicherheitsorgane, 204.

— fremden Grundes bei Vorarbeiten, 115.

**Betriebserleichterungen** für Localbahnen, 19.

**Betriebseröffnung**, Bewilligung und Bedingungen derselben, 141.

**Betriebsfähigkeit**, Bedingungen der, 142.

**Betriebskostenabgänge**, Vorschüsse zur Bedeckung der, 16.

**Betriebskosten-Vorschüsse**, 17.

**Betriebsmaterial**, Bestandtheil d. bücherlichen Einheit, 118.

**Betriebsmittel**, Beaufsichtigung durch die Generalinspektion, 194.

**Betriebsordnung**, 141—218.

— Bestrafung der Uebertretungen der, 218.

**Betriebsreglement**, 291—374.

— Aenderung einiger Bestimmungen rücksichtlich der Vornabahn, 292.

**Betriebsstörungen**, abgefürztes Enteignungsverfahren zur Behebung von, 114.

— Ankündigung der, 302.

— Maßregeln zur Hintanhaltung von, 158—164.

**Betriebsübernahme**, garantirter Eisenbahnen, 17.

**Bewilligung** zu Vorarbeiten, 1—3.

— zu technischen Vorarbeiten, 29.

**Bezirksgerichte**, Competenz zur Ermittlung der Eisenbahngrundstücke, 123.

**Billets-Controle**, 298.

**Billets-Expeditionen**, 298.

**Billetsrücknahme**, 294.

**Billetsverkauf**, 294.

**Donifikationen** im Frachtverkehr, 406—412.

**Dorsnabahn**, Aenderung der Bestimmungen d. Betriebsreglements. S. 292.

**Brandschäden**, Haftung der Bahn, 212.

— an Frachtgütern, Haftung, 357.

**Bremsenvorrichtungen**, 174.

**Bremswagen**, 233, 235, 236, 274.

**Brücken**, Vorschriften über, 54—67.

— deren räumliche Anordnung, 54.

— Belastung der, 55.

— periodische Untersuchung der, 62.

— Verkehrsbeschränkungen, 62.

— Untersuchung, 66.

**Brückenbau**, Ueberwachung, 60.

**Brückenerprobung**, 45.

**Brückennormalien**, 42.

## 6.

**Capitalbetrag** für Enteignung, Erfolgslaffung, 113.

**Caution** von Concessionswerbern, 3.

**Celluloid**, Transport, 386.

**Certificate** d. ausgedienten Unteroffiziere zur Bewerbung um Dienstposten, 448—450.

**Collaudirung** feuersicherer Herstellungen, 44, 45.

**Commissäre**, landesfürstliche, bei den Bahngesellschaften, 489, 490.

**Commissionen** in Bausachen, Beschlußfähigkeit derselben, 51.

— für die technisch-polizeiliche Prüfung, 46.

— zur Prüfung von Concessionsgesuchen, 3, 4.

**Communicationen**, Herstellung zerstörter, 10, 11.

— Uebernahme neu hergestellter, 11.

— zwischen dem Zugbegleitungs-personale und Maschinisten, 180.

**Kompetentes Gericht** zur Feststellung der Entschädigung bei Enteignung, 108.

**Competenz** in Ansehung des Concessionsgesetzes, 16.

**Competenz** zur Bestrafung von Bahnfreveln, 215, 216.

— der Bezirksgerichte zur Ermittlung der Eisenbahngrundstücke, 123.

— bei Concessionsverletzung, 5.

— bei Schäden aus dem Bahnbaue, 9.

— Uebertretung der Bahnpolizeivorschriften, 215.

**Concession** der Bahnanlage, 2.

— zum Baue und Betriebe einer Pferdeeisenbahn, 73.

— Rechte aus der, 5.

— Zugeständnisse, 5.

**Concessionirung** von Concurrenzbahnen, 6.

— der Pferdeeisenbahnen, 74.

— von Zweigbahnen, 5.

**Concessionsdauer**, 4.

**Concessionserwirkung**, 182.

**Concessionserlöschung**, 15.

**Concessionsgesetz**, 1—16.

— Competenz in Angelegenheiten desselben, 16.

**Concessionsgesuch**, Beihilfe, 30.

— Erfordernisse desselben, 3.

— Prüfung durch eine Commission, 3, 4.

**Concessionsmäßige Verbindlichkeiten** gegenüber der Staatsverwaltung, 7.

**Concessionsurkunden**, Auslegung der, 4.

**Concessionsverletzung**, Competenz bei, 5.

**Concessionswerber**, Cautionserlag, 3.

**Concurrenzbahnen**, Concessionirung von, 6.

**„Conducteur“**, offizielles Coursbuch der Eisenbahnen, 155.

**Consens** zur Eröffnung einer Schlepfbahn, 73.

**Construction** der Wagen, 171.

**Conventionalstrafe**, 346.

— bei Mißbrauch d. Nothsignales, 173.

**Correspondenz** der Eisenbahnen, Portofreiheit der, 7.

**Courierzüge**, Güterwagen in denselben, 234.

**Coursbuch** der Eisenbahnen (offizielles) „Der Conducteur“, 155.

— d. Handelsministeriums (offizielles) Publication der Fahrordnungen im, 152, 153.

# **Sachregister.**

515

**2.**

119.  
344.  
auf Local-

302.

**6.**

**Eisenbahngrundstücke**, Geltendmachung eines dinglichen Rechtes an, 127.

— Heimfallsrecht an, 117.  
— Uebertragung in die Eisenbahnerlagr, 125.

— Verfahren bei Ermittlung der, 129—127.

**Eisenbahnzeit**, 155.

**Eisenbahnzubehör**, Bestandteil der bürgerlichen Einheit, 118.

**Elementarereignisse**, Verhinderung des Transportes durch, 341, 342.

**Euteigener**, Definition, 100.

**Euteignung**, 98—114.

— von Baustellen, Entschädigung, 101.

— für Bergwerksbahnen, 99.

— Entschädigungsermittlung, 101.

— Entschädigung für, Gegenstand und Umfang, 100—103.

— Feststellung des Gegenstandes und Umfangs, 98—100, 103, 107.

— Erhebungen zur Ermittlung der Entschädigungen durch den Bezirksrichter zu pflegen, 108.

— kompetentes Gericht zur Feststellung der Entschädigung, 108.

— Uebereinkommen über Entschädigung, 107.

— Sicherstellung der Entschädigung, 103.

— Erfolgslaffung des Capitalsbetrages für, 113.

— Erfolgslaffung gerichtlicher Erläge bei, 116.

— für Erweiterungsbauten, 100.

— von Frechhöfen, 99.

— nicht in Vollzug gesetzte, Haftung der Bahn, 114.

— von Quellen u. Privatgewässern für Eisenbahnwerke, 99.

— gerichtliche Bestellung von Sachverständigen, 108.

**Euteignungsentchädigung**, 100 bis 103, 107—113.

— Rechtsweg gegen Feststellung derselben ausgeschlossen, 110.

— Rekurs gegen Festsetzung der, 110.

— Vergleich über die, 110.

**Euteignungserkenntnisse**, Anmerkung derselben im Grundbuche, 107.

— Aufhebung der, 114.

**Euteignungserkenntnisse**, Fällung durch die polit. Landesbehörde, 105, 106.

— Rekurs gegen, 108.

— Verständigung des Grundbuches, 107.

— Zustellung der, 116.

**Euteignungsrecht für Tramway-**

Su-  
bei,

bge-  
Re-

vo-

ung,

Eut-

ung

Eut-

eignung, 112.

**Entschädigungsermittlung** bei Euteignungen, 101, 102, 107—113.

**Expropriation**, Beförderung von, 310.

**Erfolgslaffung** gerichtlicher Erläge bei Euteignungen, 116.

**Erforderlichkeiten**, 229.

**Erklärung** der Absender bei mangelhafter Verpackung, 361.

**Erläge** (gerichtliche) Erfolgslaffung bei Euteignungen, 116.

**Ermittlung** der Eisenbahngrundstücke, Verfahren bei, 129—127.

**Eröffnung** der Bahnstraßen, 203.

**Eröffnung** des Betriebes, Bewilligung u. Bedingungen derselben, 141.



**Evidenzhaltung** d. Personals, 183.  
**Expedition** verspäteter Güte, 248.  
**Expeditionsfrist** f. Güter, 316, 340.  
**Expeditionsstempel**, Aufdrückung des, 321.  
**Explosibare Artikel**, deren Bahntransport, 157, 319, 362—365.  
 — Beförderung mit Personen-  
 zügen, 234.  
**Expropriation** f. Enteignung.  
**Expropriationsrecht**, 6, 7  
 — für Bergwerksbahnen, 24.  
**Extrajahrten**, 294.  
**Extrazüge**, 178.

**F.**

**Fahrtbetriebsmittel**, Einhaltung des Vereinsprofils bei, 172  
 — Normalien für, 172.  
**Fahrtbillets**, 295.  
 — Umtausch gelöster, 297.  
**Fahrtgebührenerhöhung**, Ab-  
 rundung, 298.  
**Fahrtgeld**, Rückerstattung des, 300.  
**Fahrtgeschwindigkeit**, 299.  
 — größte, 145.  
 — bei Localbahnen, 276.  
 — der Secundärzüge, 289.  
**Fahrtmaterial**, Bestandtheil der  
 bühnerischen Einheit, 118.  
**Fahrordnung**, 144—158, 190, 228  
 bis 230, 271, 272, 294.  
 — Aenderungen, 145.  
 — Veröffentlichung, 150.  
 — Normativvorschriften über, 145—158.  
 — Publication im offiziellen Cours-  
 buche des Handelsministeriums,  
 152, 153.  
 — Verständigung d. Behörden, 418.  
**Fahrordnungsentwürfe**, Vorlage  
 der, 147.  
 — endgültige Vorlage der, 147.  
**Fahrtpreise**, 284.  
**Fahrtpreiserhöhung** für Reisende  
 ohne Billet, 299.  
**Fahrtpreisermäßigung** f. Kinder,  
 295.  
 — im Personenverkehr, 405.  
**Fahrtpreistabellen**, 144.  
**Fahrt** auf eingeleisteten Bahnen, 177.  
 — auf doppelgleisigen Bahnen, 176,  
 177.  
 — auf der Locomotive, 175, 239.  
 — — Legitimation zur, 175.  
 — Unterbrechung der, 301.  
 — Verhalten während der, 243.

**Fahrt**, Vorschriften bei der, 176—178.  
**Fahrtunfähigkeit** belästigender Per-  
 sonen, 297.  
 — trunkenen oder renitenten Per-  
 sonen, 304.  
**Fahrtunterbrechungen**, 296.  
**Fahrtvorschriften** bei Localbahnen,  
 277, 278.  
**Fahrzeuge**, Beförderung, 310—312.  
 — Haftung der Bahn für Transport  
 der, 311, 312.  
 — Lieferzeit, 312.  
**Farbenblinde**, Unverwendbarkeit  
 beim executiven Dienste, 225.  
**Feldschutzpersonale**, Betreten des  
 Bahnlörpers, 306.  
**Festungsgebiete**, Eisenbahnbauten  
 in denselben, 41.  
**Feuergefährliche Güter**, Trans-  
 portbedingungen, 362—374.  
**Feuergefährliche Stoffe**, Lagerung  
 in der Nähe der Bahn, 207.  
 — Transport bei Personenzügen  
 auf Localbahnen, 273.  
**Feuertassen**, 42.  
 — Bauten im, 208—212.  
**Feuerlöscher**, 42  
 bis 45.

**Frachtgelder**, Berechnung der, 332.  
**Frachtvertrag**, Abschluß des, 331.  
**Franken**, Verwendung beim Bahndienst, 444, 445.  
**Freifahrt** der staatlichen Aufsichtsorgane, 199.  
 — der Rollorgane, 420, 421.  
**Freihaltung** der Bahnbreite, 226, 270.  
**Freikorten** auf staatlich garantirten Bahnen, 399.  
**Fremdenbeherbergung** in Bahnhofsgebäuden, 204.  
**Friedhöfe**, Enteignung von solchen, 99.  
**Friftverlängerung** im Verfahren bei Anlage der Eisenbahnbücher, 134.  
**Inspektionsprüfungen** d. Locomotive, Haftung der Bahn für Schäden durch, 213.

**Garantie-Ansprüche**, Competenz z. Entscheidung der, 18.  
**Garantievorschüsse**, 17.  
**Garantirte Eisenbahnen**, Betriebübernahme, 17.  
**Gebäudesteuer**, 185—187.  
**Geführen** in Eisenbahnbuchfaden, 140.  
**Geführensbefreiungen** für Localbahnen, 20.  
**Geladene Gewehre**, Beförderung, 157.  
**Geländer** an Brücken, Viaducten, 84.  
**Geldwerth** der Haftung für Verlust oder Beschädigung v. Frachtgütern, 357, 358.  
 — bei Verkümmern der Lieferzeit 359—360.  
**Geleisepläne**, 42.  
**Geleiseverre**, 251.  
**Genehmigung** der Tarife für den Personen- u. Sachentransport, 14.  
**Generaldirection** d. österreichisch. Staatsbahnen, 476—489.  
 — — Verhältnis zur Generalinspektion, 488, 489.  
**Generalinspektion**, Aufsichtsrecht, 193—194, 470—476.  
 — Disciplinargewalt der, 195.  
 — Verhältnis zur Generaldirection d. österr. Staatsbahnen, 488, 489.

**Gensdarmrie**, Betreten d. Bahnkörpers durch, 204, 206.  
**Gepäckaufgabe**, 305.  
**Gepäckausfolge**, 305.  
**Gepäckbeförderung** auf Localbahnen, 281, 282.  
**Gepäckdienst** bei Secundärzügen, 290.  
**Gepäckexpeditionen**, 298.  
**Gepäckförder** in d. Waggon, 171.  
**Gepäckschne**, 305.  
**Gepäckstücke**, in Verlust gerathene, 307.  
**Gepäckträger**, 308.  
**Geschäftsgenossenschaft**, Befreiung der Bahnbediensteten vom, 466, 467.  
**Gesuch** um Concessionsertheilung, 3.  
**Geschworenenamt**, Befreiung der Bahnbediensteten vom, 466.  
**Gewalt** (höhere), Befreiung der Bahn von der Haftung für Unfälle durch, 222.  
**Gewehre**, Beförderung geladener, 157.  
 — Mitnahme, 303.  
**Gewicht**, Ermittlung bei Frachtgütern, 332.  
**Gewichtsbefürzungszeichen**, 49.  
**Gewichtsmangel**, Haftung der

stellung im  
runden Maß

vorüber-

ändigen in

38.

§ zur Auf-

1, 874-885.

B.

B.

**Gütertarife**, 400—412.

**Güterwagen**, Construction der, 168.

— in Courierzügen, 234.

— Raumverschluß beim Zollverkehr, 418—419.

**Güterzüge**, Personenbeförderung mit, 236.

## 6.

- Gastgesetz**, Anwendung desselben auf Bahnbedienstete, 223.  
**Gastpflicht** der Eisenbahnen für körperliche Verletzungen u. Tödtungen, 219—223.  
 — der Eisenbahn f. ihre Leute, 350.  
 — für Gütertransport, 350.  
 — bei Angabe mehrerer Bestimmungsorte, 354.  
**Gastpflichtbeschränkung** für leicht verderbliche Güter, für Transport in offenen Wagen, für unverpackte Güter, für von den Parteien auf- oder abgeladene Güter, 354—357.  
**Gastung** der Bahn für Personen- und Sachbeschädigung, 164.  
 — der Bauunternehmungen gegenüber der Staatsverwaltung, 8.  
**Gastungsrevers** aus Anlaß von Unrainerbauten, 212.  
**Handelsministerialerlässe**, Behandlung seitens der Bahngesellschaften, 469.  
**Handelsministerium**, Kompetenz in Eisenbahnsachen, 468—470.  
**Handgepäck**, 305.  
**Handlungsweise**, bössliche, Gastung der Bahn bei, 358.  
**Handmunition**, Mitführung, 303.  
**Heimfallsrecht**, an Eisenbahngrundstücken, 117.  
 — Gegenstand der Eisenbahnbuch-einlage, 120.  
 — des Staates, 4, 119.  
**Herstellungen**, feuersichere, 42—45.  
 — zerstörter Communicationen, 10 bis 11.  
**Hilfeleistung** b. Unglücksfällen, 162.  
**Hilfsfahrten**, 249.  
 — bei Localbahnen, 280.  
**Hilfszug**, 171.  
**Hochbauprojekte**, 42.  
**Hofsüge**, Zusammenstellung, 175.  
**Hunde**, Auslieferung, 317.  
 — Beförderung von, 313.  
 — Mitnahme von, 302.  
**Huthälter** in den Waggonen, 171.  
**Hypothekarlasten**, Ausschließung von der Eintragung in die Eisenbahneinlage, 124.  
**Hypothekarrechte** an Eisenbahnen, Sicherstellung, 136.  
 — an Theilen der bürgerlichen Einheit, 118.

## 3.

- Instandhaltung** der Bahnhofseinrichtungen, 271.  
**Instruktionen** der Beamten und Diener, 158.  
 — für das Personal von Privatbahnen, 184.  
**Intercommunicationsignale**, 173.  
**Jagdschutzpersonale**, Betreten d. Bahnkörpers, 205, 206.

## 2.

- Reffelprobe**, 47.  
**Rinder**, Fahrpreismäßigung, 295.  
**Rlagen** wegen Verlust oder Beschädigung des Frachtgutes, 353 bis 354.  
**Rohlenhandel** der Bahnen, 443.  
**Rosten** des Enteignungsverfahrens, 116.  
**Rörperverletzung** beim Betriebe, Gastung der Bahn, 219—223.  
**Rriegsfall**, Bahnbenützung im, 192.  
**Rundmachung** der Dienstposten f. ausgediente Unteroffiziere, 449.  
 — der Tarife für den Personen- und Sachentransport, 14.  
**Runstgegenstände**, Beförderung, 321.  
**Ruppelung** der Wagen, 236.  
 — bei Localbahnzügen, 274.

## 2.

- Rabungsmittel** für Unglücksfälle, 162.  
**Radefristen**, 346—348.  
**Ragerfreiheit** der Frachtgüter, Dauer der, 345.  
**Ragergeld**, 346.  
**Ragerhäuser** d. Bahn, Subsumtion unter den Begriff öffentl. Lagerhäuser, 354.  
**Randesgesetze** üb. Zufahrtsstraßen, 76—97.  
**Randesstelle**, Baubewilligung für Bergwerksbahnen durch die politische, 24.  
**Randsturmpflicht** der Bahnbediensteten, 496 a, b.  
**Rangsam-fahrsignale**, 258.  
**Rangsamfahrt** der Züge, 244.  
**Rastenblatt**, 119.

**Lastwagen** mit Stirnthüren, 172.  
 — offene, Verwendbarkeit beim Zollverkehr, 417, 418.  
 — Construction bei Verwendung im Zollverkehre, 416—417.  
**Laternen** am Zuge, 179.  
**Laternenstüben** für die Ausschlaglaternen an den Bremswagen, einheitliche, 171.  
**Längenprofile**, 50.  
**Legitimation** zur Fahrt auf der Locomotive, 175.  
**Legitimationsurkunde** der Zollorgane, 410—411.  
**Leichen**, Beförderung von, 309.  
**Lieferfristen**, Unterbrechung des Laufs, 341.  
**Lieferzeit**, 340.  
 — für Thiere, 316.  
**Lieferzeitversäumnis**, 358—359.  
 — Haftung der Bahn, 308.  
**Linien-signale**, durchlaufende, 256, 265.  
**Lokalbahnbegriff**, 67.  
**Lokalbahnen**, Ausgabe von Prioritätsobligationen für, 23.  
 — Bauconsens, 69.  
 — Begünstigung für, 18, 20.  
 — Benützung der Reichsstraßen, 23.  
 — Betriebserleichterungen, 19.  
 — Concessionirung derselben, 18-24.  
 — Detailprojekte, 68.  
 — finanzielle Unterstützung für, 21.  
 — Gebührenbefreiungen für, 20.  
 — Mitbenützung seitens d. Staatsbahnen, 22.  
 — politische Begehung für, 68, 72.  
 — Projektinstruirung, 69.  
 — Steuerbefreiung für, 21.  
 — technische Vorarbeiten für, 67.  
 — Tracenrevision, 69.  
 — Tracenrevision und Stationscommission für, 70.  
 — Vereinigung der Stationscommission mit d. Tracenrevision, 69.  
 — Verkehrsvorschriften f., 269—287.  
 — Projekte, 67—72.  
 — Begutachtung neuer, 23.  
**Locomotivbetrieb**, Bewilligung, 45.  
 — bei Bergwerksbahnen, 72.  
**Locomotivconstruction**, Beschaffenheit der, 164—168.  
**Locomotive**, Fahrt auf der, 175.  
 — Stellung an der Spitze des Zuges, 175.

**Locomotiven** f. Lastzüge, Prüfung der, 166.  
 — Untauglichwerden von, 166.  
**Locomotiventwürfe**, Genehmigung, 42.  
**Locomotivführer**, Verletzung mit Uhren, 178.  
**Locomotivprüfungen**, 168.  
**Lösung** einer Eisenbahneinlage, 136.

## M.

**Magazinsbücher**, 339.  
**Maschinen**, allein verkehrende, 247.  
**Maschablürzungszeichen**, 49.  
**Maß- u. Gewichtsordnung**, 334.  
**Maßsignale**, 259.  
**Materialgruben**, 37.  
**Materialzüge**, 249.  
**Maximalinauspruchnahme** der Bahnüberbrückungen u. Zufahrtsstraßenbrücken, 64.  
**Mehrgebühren**, Rückvergütung, 336.  
**Meilengelder**, Berücksichtigung beim Ersatz für Verletzungen, 220.  
**Militärgut**, Beförderung, 14.  
**Militärische Rücksichten** bei der technisch-polizeilichen Bahnprüfung, 48.  
**Militärpersonen**, Betreten des Bahnkörpers, 205.  
 — den Eisenbahnen zur Erlernung des Dienstes zugetheilte, Haftpflicht der Bahn für Körperverletzungen, 223.  
 — Haftung bei Berunglückungen auf dem Bahnkörper, 205.  
**Militärtransporte**, 192.  
 — Beförderung, 158.  
**Miteigenthum** an Bestandtheilen der Bahn, 119.  
**Monatsberichte** über Bauthätigkeit, 49.

## N.

**Nachnahme**, 337.  
**Nachziehen** der Züge, 247.  
 — der Züge bei Lokalbahnen, 279.  
**Nachwägung**, 344.  
**Nebel-Eintritt**, Befreiung d. Bahn von der Haftung für Unfälle bei, 223.  
**Nebengebühren**, 191, 334.

**Neuanlage** von Stationen, 83.  
**Nieder- und Hochwässer**, Angabe auf Längenprofilen und Brückenprojekten, 50.  
**Niveaufkreuzungen**, Neuanlage von, 12.  
**Niveaübergänge**, 36.  
**Normale**, für Bahnprofile, Genehmigung, 41.  
 — für Fahrbetriebsmittel, 173.  
**Nothapparate** für Unglücksfälle, 163.  
**Nothsignal**, 173, 174.

## O.

**Obligationen**, Ausgabe, Genehmigung, 15.  
**Omnibuszüge** auf Bahnen mit normalem Betrieb, 288—290.  
**Ordnungsstrafen**, 193.  
 — Verhängung durch die Generalinspektion, 195.

## P.

**Parapetmauern** an Brücken, Bauducen z., 84.  
**Personale**, Evidenzhaltung d., 183.  
 — Pflichten desselben bei Privatbahnen, 182.  
 — der Staatsbahnen, Pflichten desselben, 181.  
 — Ueberwachung durch die Generalinspektion, 195.  
 — siehe auch Bahnbedienstete.  
**Personen**, Ausschließung von der Beförderung, 156.  
**Personenbeförderung**, 284.  
 — auf Localbahnen, 281—282.  
 — mit Güterzügen, 286.  
 — mit Güterzügen bei Localbahnen, 274.  
**Personenbeschädigung**, Haftung der Bahn bei, 164.  
**Personenkarite**, gesetzl. Regelung, 394—400.  
**Personenwagen**, Beheizung der, 169.  
 — Beleuchtung der, 168.  
 — Construction der, 168.  
**Petroleum**, Transport, 386.  
**Pferde**, Auslieferung, 317.  
 — Beförderung von, 314.  
**Pferdereisenbahnen**, Bau- und Betriebsconcession, 73.  
 — Bewilligung zur Anlage, 28.

**Pferdereisenbahnen**, Concessionirungsrecht, 74.  
 — Detailprojekte für, 73.  
 — Entzignungsrecht für, 116.  
**Pflichten** des Personals d. Staatsbahnen, 181.  
 — des Personals bei Privatbahnen, 182.  
**Pläne** für Neu- u. Reconstructiionsbauten, 49.  
**Plätze**, Anweisung in d. Waggons, 297.  
**Politische Begehung**, Beheile hierzu, 37.  
 — bei neuen Linien, 86.  
 — bei Um- u. Zubauten, 40.  
**Polizeiaufsicht**, Kostenersatz durch die Bahnunternehmung, 199.  
**Polizeifunktion** der Bahnbediensteten, 216.  
**Polizeiorgane**, Aufsicht durch die, 201.

## R.

**Projekt** der definitiven Trasse, 33.  
 — Beschluß eines technischen Beirathes zum, 49.  
**Projecte** von Bauführungen auf Eisenbahnterritorium, Vorlage, derselben, 9.  
 — für Localbahnen und Schlepfbahnen, 67—73.  
**Projectabänderung**, Genehmigung der, 51.  
**Projectinstruirung** für Localbahnen, 69.  
**Projectvorlage** für neu zu erbauende Eisenbahnbrücken, 54—63.  
**Provision** bei Frachtgütern, 337.  
**Prüfung**, technisch-polizeiliche, 46.  
 — der Lastzuglocomotiven, 168.  
 — für den Verkehrsdienst, 224.  
 — der Locomotiven, 168.  
**Prüfungen** der Bediensteten bei Uebernahme von einer anderen Bahn, 225.

**Prüfungscommission**, technisch-polizeiliche, bei Eröffnung garantirter Linien, 47.

**Publication der Fahrordnungen im offiziellen Coursebuch des Handelsministeriums**, 152—153.

— der Frachtbegünstigungen, 406—412.

— des Handelsminist. im Centralblatt (jetzt Abg.-Bl. des R.-M.), 489.

**Pulvermagazin**, Errichtung in d. Nähe der Bahn, 209.

## C.

**Qualifikationstabellen**, 197.

## R.

**Rangirsignale**, 264.

— bei Localbahnen, 287.

**Raumabschlußsignale**, 268.

**Raumverluß der Güterwagen u. Zollverlehr**, 418—419, 422.

**Rechnungsführung bei Privatbahnen**, 185.

**Recht der Expropriation**, 6, 7.

**Rechte aus d. Concession**, 5.

**Rechtsmittel gegen Verfügungen i. Verfahren bei Anlegung d. Eisenbahnwäher**, 135.

**Rechtsverhältnisse garantirter Bahnen**, 16—18.

**Rechtsweg gegen Feststellung der Entschädigung bei Enteignung aus-**

— geschlossen, 110.

**Reclamation wegen Verlust oder Beschädigung der Fracht**, 352.

**Recurs gegen Enteignungs-erkennt-**

nisse, 106.

— gegen Festsetzung der Enteignungsentschädigung, 110.

**Relaxien, Publication**, 406—412.

**Regierungscommissär, Mitwirkung bei Eisenbahnbuchanlegung**, 130.

— Ueberwachung der Vorschriften über Eisenbahnbuchanlegung, 139.

**Reichsstraßenbenützung f. Localbahnen**, 23.

**Reihenfolge der Güterbeförderung**, 339.

**Reisereisen, schnelle zollamtliche Abfertigung**, 418.

des, 304.  
re, 306.

. 298.

ahnhöfen,

eriodische,

1. Feuer-

392.

232.

**Sachbeschädigung**, Haftung der Bahn bei, 164.

**Sachverständige für Enteignungs-**

zwecke, 108—110.

— zur Feststellung des Verlustes ober der Beschädigung des Frachtgutes, 352.

**Sanitätsvorschriften f. d. Eisenbahnverkehr**, 387—398.

**Schleppgrüder, Zulässigkeit**, 234.

— bei Localbahnen, 273.

— Zugspersonale der, 289.

**Separatzüge**, 229.  
**Sequestration** von Eisenbahnen, 16.  
**Servitute**, Einräumung, 99.  
**Sicherheitsmarken**, 227.  
**Sicherheitsorgane**, Beförderung, 158.  
— Betreten des Bahnkörpers durch, 204.  
**Sicherheitsvorkehrungen** bei Brücken oder Viaducten, 59.  
**Sicherheitswagen**, 175, 233.  
— bei Localbahnzügen, 273.  
**Sicherstellung** der Entschädigung bei Enteignungen, 103.  
**Signal** an einer Nachschiebe-Locomotive, 262.  
**Signalbewachung**, 178.  
**Signale**, 180.  
— feststehende, 259, 267, 269.  
— — auf Localbahnen, 284—285.  
— für die Rangiermaschinen, 263.  
— mit der Stationsglocke, 260, 269.  
— des Streckenpersonales, 257.  
— des Streckenpersonales auf Localbahnen, 283.  
— am Wassertrahn, 260.  
— am Zuge, 268.  
— am Zuge bei Localbahnen, 285.  
— des Zugpersonales, 263—268.  
— des Zugpersonales bei Localbahnen, 286—287.  
**Signalisirung** außergewöhnlicher Züge, 238.  
**Signalleine**, 235.  
**Signalmittel**, Instandhaltung, 227.  
**Signalordnung** für Bahnen mit normalem Betriebe, 255—269.  
**Signalvorschriften**, für Localbahnen, 282—287.  
**Sonn- u. Festtage**, Annahme von Gütern, 339.  
**Sperrung** d. Güter-Aufnahme, 145.  
**Staatsbahnen**, Erwerb- und Einkommensteuer, 189—190.  
— Tracenrevision, 33.  
**Staatsbürgerschaft** der Bahnbediensteten, 217, 444.  
**StaatsEisenbahnrath**, 481—483.  
**Staatsgarantie**, Rechtsverhältnisse aus der, 16.  
**StaatsTelegraphenleitung**, Herstellung auf Bahngrund, 15.  
**Stationen**, Feststellung bei neuen Linien, 33.  
**Stationsanlage**, 33—34.

**Stationsauflassung** auf im Betriebe stehenden Bahnen, 35.  
**Stationscommission**, 35.  
— Vereinigung mit der Tracenrevision bei Localbahnen, 69, 70.  
**Stationsdeckung** bei Hauptbahnen, 265.  
— bei Localbahnen, 276.  
**Stationsdeckungssignale**, 265.  
**Stationseinfriedung**, Unterlassung der, 12.  
**Stationserrichtung** auf im Betriebe stehenden Bahnen, 35.  
**Stationsnamen**, Abänderung eines, 35.  
**Stationsplätze** Unterlassung der Einfriedung, 12.  
— Zollamtliche Ueberwachung, 421.  
**Stationsuhren**, 178, 294.  
**Stationsvorsteher**, Entscheidung von Streitigkeiten, 293.  
**Stellfahren**, von u. zu den Bahnhöfen, 443.  
**Steuerbefreiung** für Localbahnen, 21.  
**Stenerentrichtung** der Privatbahnen, 185.  
**Stirnthüren**, Lastwagen mit, 172.  
**Strafbestimmungen** im Zollverfahren, 438.  
**Strafen** f. unterlassene Desinfection bei Viehtransport, 391.  
— gegen die Direction und Mitglieder der Unternehmungen, 197.  
**Strafzahlung** der Reisenden ohne Billet, 298.  
**Straßenabtretung** für Bahnzwecke, 100.  
**Straßenumlegungen**, 36.  
**Sträflinge**, Beförderung der, 157.  
**Streckenwächter**, Zugverkehrsüberwachung b. Localbahnen, 278, 279.  
**Streitigkeiten** zwischen Personale und Publikum, 293.  
**Stückgüter**, Signirung der, 318.

## Z.

**Zabakrauchen**, 302.  
— i. d. Waggon, 304.  
**Zabakraffen** auf Bahnhöfen, 443.  
**Zarife**, 144—158, 190.  
— Aenderung, 145.  
— für den Personen- und Sachentransport, Genehmigung derselben, 14.

**Tarifänderung, Kundmachung**, 156.  
**Tarifiermäßigungen** i. Personenverlehre, 405.

— im Güterverlehre, 406—412.

**Tarifgenehmigung**, 394—398.

**Tarifikundmachung**, 394—398.

**Tarifvorschriften**, 394—412.

**Telegraphenprüfung**, 224.

**Telephon**, 180.

**Tender**, Stellung nach der Locomotive, 175.

**Thiere**, Beaufsichtigung in der Nähe der Bahn, 207.

— Haftpflicht der Eisenbahn für Transport der, 315.

— franke und wilde, Ausschließung vom Transporte, 312.

— lebende, Beförderung von, 312.

**Thierseuchenvorschriften**, 391—393.

**Thiertransporte**, Vorschriften, 387 bis 393.

**Tödtung** beim Betriebe, Haftung der Bahn, 219—223.

**Trace**, definitive, 33.

— Project der definitiven, 33.

**Tracenrevision**, 31—33.

— für Localbahnen, 69, 70.

— bei Staatsbahnen, 33.

— Vereinigung mit der Stationscommission bei Localbahnen, 69.

— Wiederholung derselben, 33.

**Tramways**, Bewilligung zur Anlage, 28.

**Transport**, Verhinderung des, 341.

**Transportbedingungen** für gewisse Güter, 362—374.

**Transportdienst** bei Localbahnen, 281.

— bei Secundärzügen, 289—290.

**Transportfrist**, 316, 340.

**Transportverweigerung**, 394.

## U.

**Uebereinkommen** betreff der Eisenbahn mit Ungarn, 494—496.

— über Entschädigung für enteigneten Grund, 107.

**Uebnahme** neuhergestellter Communicationen, 11.

**Uebertragung** der Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten unzulässig, 3.

**Uebertretung** der Bahn-Polizeivorschriften, Competenz, 215.

**Ueberwachung**, gesamtliche, Kostenersatz durch die Bahnunternehmung, 199—201.

**Umbauten**, politische Begehung für, 40.

**Unfälle**, Verständigung der Militärbehörden, 163.

**Ungarn**, gesetzliche Regelung des Eisenbahnwesens mit, 491—496.

**Unglücksfälle**, Hilfe bei, 162.

— Intervention der Generalinspektion, 194.

— Maßregeln zur Hintanhaltung, 158—164.

**Uniformierungsvorschrift** für Bahnbedienstete, 452—458.

**Untauglichwerden** der Locomotiven, 166.

**Unterofficiere**, ausgebildete, Anstellung, 446—452.

**Unterstützung**, finanzielle, für Localbahnen, 21.

**Untersuchung** der Brücken, 66.

— der Wagen, 227, 271.

**Urkundensammlung** zum Eisenbahnbuch, 118.

## V.

**Verbandmittel** für Unglücksfälle, 162.

**Verbandtarife**, 401—403.

**Verbindlichkeiten**, concessionsmäßige, gegenüber der Staatsverwaltung, 7.

**Vereinsprofil**, Einhaltung bei Fahrbetriebsmitteln, 172.

**Vergleich** über die Enteignungsentuschädigung, 110.

**Verhaftung** von Bahnbediensteten, 467.

**Verjährung** des Entschädigungsanspruches für Verletzungen, 221.

— des Entschädigungsbetrages bei Enteignung, 112.

— der Ersatzansprüche wegen Verlust oder Beschädigung der Fracht, 351.

**Verjährungsfrist**, für Rückertrag zu viel, und Nachforderung zu wenig eingehobener Frachtgebühren, 337.

**Verlauf** der Güter bei Ablieferungshindernissen, 349.

**Verkehrsstörungen**, Lieferzeitunterbrechung bei, 341.

**Verkehrsvorschriften**, 224—254.

— für Localbahnen, 269—287.



**Verladen** explosibarer Güter, 382 bis 383.  
**Verletzungen** von Personen beim Betriebe, Haftung der Bahn, 219 bis 223.  
**Verlust** des Gutes, Haftung der Bahn, 351.  
**Veröffentlichung** der Fahrordnung, 150.  
**Verpackung**, mangelhafte, 318, 361.  
 — explosibarer Artikel, 375—380.  
**Verschieben** einer Maschine, Haftung für Verletzungen beim, 219.  
 — von Wagen, Haftung für Unfälle beim, 222.  
**Verschubdienst**, 230—232, 272.  
**Verwendung** der Disciplinarstrafgelber, 198.  
**Verzehrungssteuervorschriften** beim Gütertransport, 330—331.  
**Verzeichnis** über wehrpflichtige Bahnbedienstete, 462—466.  
**Viehtransporte**, Desinfectionsvorschrift, 387—389.  
**Vollzug** der Enteignung durch die politische Behörde, 113.  
**Vorarbeiten**, Bewilligung zur Vornahme von 1—3.  
 — technische, 29.  
 — technische f. Localbahnen, 67.  
 — Recht zum Betreten fremden Grundes anlässlich der, 115.  
**Vorauschieben** eines Transportwagens b. Personenzügen verboten, 175.  
**Vorgang** bei Baubewilligungen, 8.  
**Vorladung**, strafgerichtliche, der Bahnbediensteten, 467.  
**Vorlage** der Detailpläne, 7.  
 — der Projekte von Bauführungen auf Eisenbahnterritorium, 9.  
**Vorprojecte**, 29—33.  
**Vorschüsse** auf den Wert d. Gutes, 338.  
**Vorsichten** bei d. Fahrt, 176—178.  
**Vorsichtsmassregeln** b. Transport explosibarer Güter, 383—384.

## W.

**Waffenübungen**, Einberufung d. Bahnbediensteten zu den, 459  
**Wagen**, Abstoßen und Rollenlassen der, 232.  
 — Beladung u. Belastung der, 228, 271.

**Wagen**, Beschädigung der, 301.  
 — Beschaffenheit f. Transport explosibarer Artikel, 382.  
 — Desinfection b. Viehtransporten, 390.  
 — entrollene, 254.  
 — Kuppelung der, 236.  
 — periodische Revision, 170.  
 — Personen-, Beleuchtung der, 168.  
 — Personen-, Beheizung der, 169.  
 — Untersuchung der, 227, 271.  
**Wagenaufstellungsplätze**, 76.  
**Wagenconstruction**, 171.  
**Wageneinrichtung** für den Zollverkehr 414—416.  
**Wagenentwürfe**, Genehmigung, 42.  
**Wagenthüren**, Öffnen und Schließen der, 300.  
**Wagenverschluss**, für den Zollverkehr, 415—416.  
**Waldkulturbeschränkungen** in d. Nähe der Bahn, 212—214.  
**Waldungen**, a. Eisenbahnen, Bannlegung, 100.  
**Warnungstafeln**, Textirung der, 13.  
**Wartesäle**, 298.  
**Wächter**, Ablösung der, 179.  
**Wägegeld**, 333.  
**Wälder**, Bannlegung der, 213.  
**Wechsel**, Befahren der, 240.  
 — Beleuchtung und Bedienung, 240.  
 — für durchgehende Züge, 179.  
**Wechselbedienung** bei Localbahnen, 276.  
**Wegumlegungen** in Folge Bahnbauwes, 36.  
**Wehrpflicht**, Erfüllung durch die Bahnbediensteten, 458—466.  
**Weichen-signale**, 260, 269.  
**Werthdeclarationen**, 357, 359.  
 — bei Thieren, 316.  
**Werthpapiere**, Beförderung, 321.  
**Werthverminderung** nicht enteigneter Grundtheile, 102  
**Wirthschaftsschwernisse** infolge der Bahnanlage, 99.

## Z.

**Zahlungsmittel**, 294.  
**Zahnradbahnen**, Concessionirung, 468.  
**Zinsengarantie**, des Staates, 15.  
**Zoll- und Handelsbündnisse** mit Ungarn, 492—496.

**Zollgebühren**, Regreßanspruch der Bahn gegen den Empfänger, 331.

**Zollorgane**, Freifahrt auf den Bahnen, 420—421, 330—331, 413 bis 441.

**Zollverfahren** am Anfangspunkt einer Bahn, 425.

— am Bestimmungsort, 428—431.

— Erleichterungen b. Eisenbahnverkehr, 439—441.

**Zubanten**, politische Begehung, 40.

**Zufahrtsstraßen**, 35, 75—97.

— Landesgesetze für, 76—97.

— für Dalmatien, 76—77.

— für Galizien, 78—79.

— für Istrien, 80—81.

— für Kärnten, 81—82.

— für Krain, 82—84.

— für Mähren, 84—85.

— für Niederösterreich, 85—86.

— für Oberösterreich, 86—88.

— für Salzburg, 88—90.

— für Schlessien, 91—92.

— für Steiermark, 92—94.

— für Tirol, 94—96.

— für Vorarlberg, 96—97.

**Zufahrtsstraßenbrücken**, Sicherheitsrücksichten, 54.

— Belastung, 63.

— neu zu erbauende, 63—64.

— Prüfung, Erprobung u. Verkehrsbeschränkung, 64.

— bestehende, 65—66.

**Zufall**, unabwendbarer, Befreiung der Bahn von der Haftung für Verletzungen, 222.

**Zugeständnisse**, mit der Concession verbundene, 5.

**Zugsaufenthalte** in den Stationen 241, 242.

**Zugsaufhalten** auf der Strecke, 244.

**Zugsausrüstung** bei Localbahnen, — 275.

mit Signal- u. Hilfsmitteln, 237.

**Zugsavifirung**, 237—238.

— auf Localbahnen, 275.

**Zugsbegleitdocumente** bei Localbahnen 275.

**Zugsbegleitung**, 239.

— bei Localbahnen, 275.

**Zugsbelastung** bei Localbahnen, 274.

**Zugsbedeckung**, 244, 245.

**Zugsexpedition**, 241—243.

— bei Localbahnen 276—277.

**Zugsfolge**, 240.

**Zugsformirung** bei Transport explosibler Güter, 383.

**Zugsführer**, Entscheidung v. Streitigkeiten, 293.

**Zugsfrenzungen**, 229.

**Zugsmaschinen**, Stellung an der Spitze des Zuges, 233.

**Zugsnachschieben** bei Localbahnen, 279.

**Zugspersonale** der Secundärzüge, 289.

**Zugssignale**, 261.

**Zugstrennungen**, 254.

— bei Localbahnen, 281.

**Zugsverkehr**, Überwachung durch die Strecken- und Weichenwächter, 246.

**Zugsverspätungen**, 248, 301.

— Ankündigung der, 302.

— bei Localbahnen, 279.

**Zugszusammenstellung**, 174, 232 bis 235.

— bei Localbahnen, 273—274.

**Zurückschieben** der Züge, 244.

**Zuschlagsfristen**, 340.

**Zustellung** der Enteignungserkenntnisse, 116.

**Zustreifen** der Güter zur Bahn, 343.

**Züge**, abgetheilte, 229.

— außergewöhnliche, Signalisirung, 238.

— Begleitung bei Zollverkehr, 419 bis 420.

— Begleitdocumente der, 238.

— Belastung der, 236.

**Zweigbahnen**, Concession von, 5.

**Zwischenstationen**, Aussteigen in, 300.







